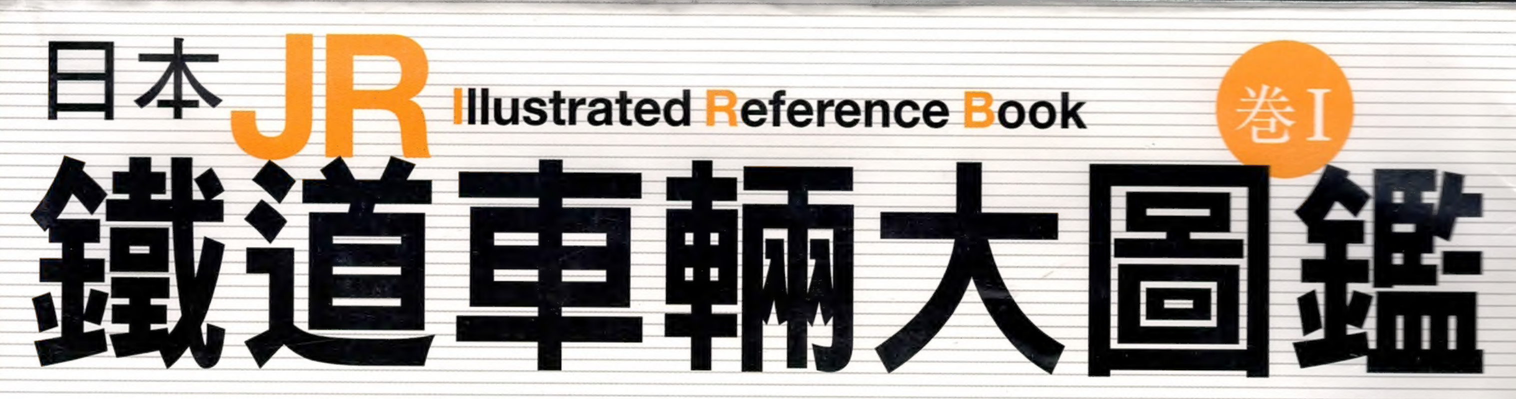


日本JR Illustrated Reference Book

鐵道車輛大圖鑑

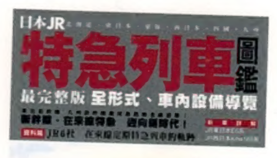
巻I

N Gauge　1:150比例手繪
JR7社 503形式圖集

江口明男 著

火車鐵道系列

日本 JR 特急列車圖鑑

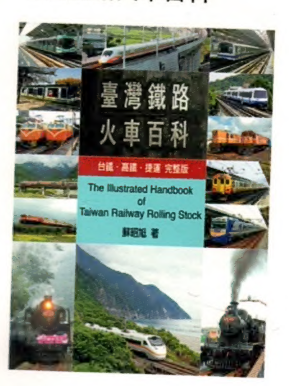




世界高速鐵路百科



台灣鐵路火車百科



日本鐵道經典之旅 160 選



日本鐵道經典之旅160選 蘇昭旭 著



日本JR 鐵道車輛大圖鑑

Illustrated Reference Book 卷I

Drawn on a scale of 1:150 ***"N Gauge"***

Contents

JR 西日本 103系 關西本線 N40更新車

103系是日本國鐵在1963年到1984年之間導入的通勤型電聯車，總共生產了3447輛，是日本電聯車裡輛數最多的型式。在國鐵分割民營化之後，103系由JR東日本、JR東海、JR西日本、JR九州等4家公司承接，但現在仍在營運的只有JR西日本和JR九州。在關西本線上營運的車輛，多經過以N40規格分類的更新延壽工程。圖為N40更新車裡，又有延命NB之稱、更新工程以內裝為主的車輛。外觀上裝有戶袋窗，部分車輛的窗框是黑色的。





モハ (moha) 102　　モハ (moha) 103





クハ (kuha) 103

JR 東日本 103系 京葉線 天藍色

關東區域內長期使用的103系在京葉線，使用的是由京濱東北線轉配來的天藍色10輛編組列車。2005年時被山手線轉來的205系取代後除役。

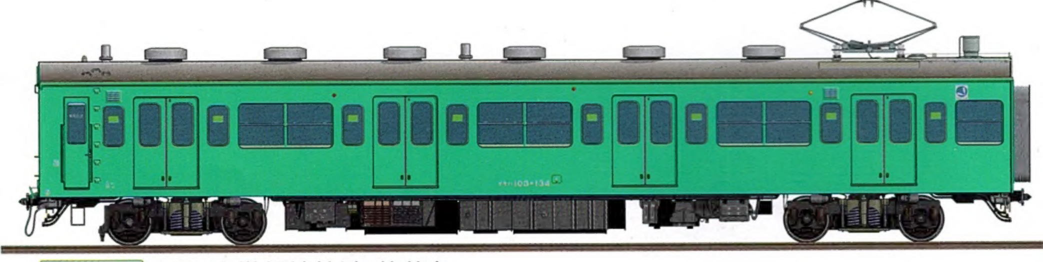




JR 東日本 103系 3000番台 川越線 橄欖綠

重新利用曾行駛過仙石線的モハ（moha）73系內裝改造車的車體，編入103系的3000番台。原先為3輛編組，後因八高線的電化而改為4輛編組。





JR 東日本 103系 常磐線快速 蔚藍色

常磐線快速是東京圈內最後存在的103系，獨特的無線天線是其特色。通勤列車中最長的15輛編組，在進入JR時代不久後開始運用。圖為非冷房的國鐵時代。



クハ (kuha) 103



クハ (kuha) 103



モハ (moha) 102

モハ (moha) 103





JR東日本 103系 武藏野線 橙色

橙紅色的103系到了JR時代，仍然在青梅線和五日市線、武藏野線上看得到。大部分的低運轉台車都經過了前面強化的工程。

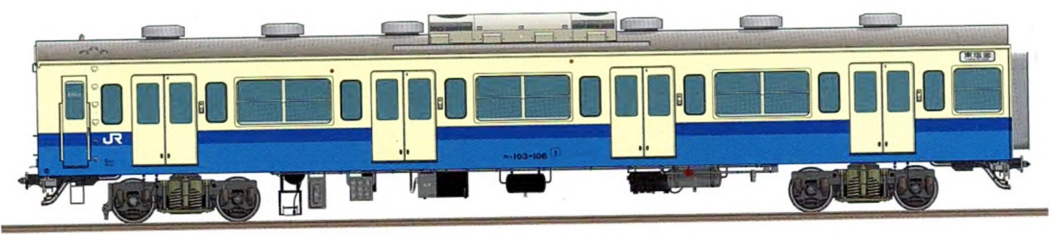




JR西日本 103系 福知山線（寶塚線）金絲雀黃

國鐵時代時在關西首先新打造配置了金絲雀黃的103系車輛。圖為更新工程時將戶袋窗填平後的模樣。





JR東日本 103系 仙石線 舊塗色

直流電化的仙石線，是103系最北端的活躍場所。也加裝了半自動門開閉按鈕等寒冷地專用的裝置。





JR東日本 103系 仙石線 新塗色

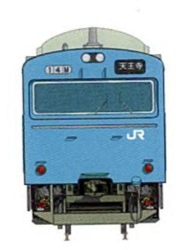
由於高架工程導致車輛不足因而再度復出的103系，塗色沒有改變但集電弓改為單臂式，混合在205系裡運用，在2009年10月時除役。

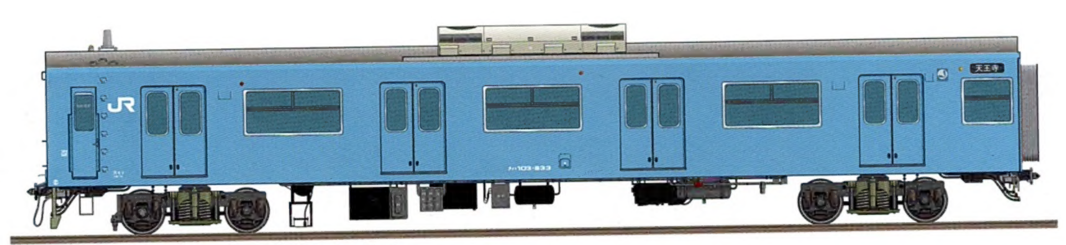




JR西日本 103系 大阪環狀線 改裝車

變更客室窗，將排水孔移到高的位置做成屋頂的風格等，將之前的103系做了很大改裝的更新車。車頂的換氣裝置也全部拆除。





JR西日本 103系 阪和線 改裝車

JR西日本區域內的天藍色車輛，曾在東海道本線（已除役）和阪和線上運用。現在幾乎所有的車輛都做了大規模的延壽工程。





JR西日本 103系 關西本線

關西本線和山手線同樣使用橄欖綠，但前方多了一條白色帶。圖為較初期的車輛，JR化之後加裝了分散式的冷房裝置。現在這型車輛已經不復存在。





JR西日本 103系 播但線

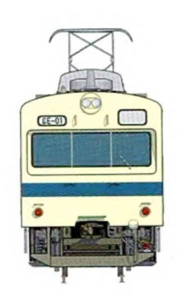
為了能夠2輛編組，在改裝工程時改造出M'c車的クモハ（kumoha）103，開始了短編組的運用。





JR西日本 103系 加古川線

電化後的加古川線上，使用了和播但線相同的2輛編組103系，這一款前方設有貫通門。圖為升起除霜用前集電弓的模樣。





JR西日本 103系 瀨戶內色

塗色和廣島地區使用的115系相同。該區域運用的103系裡，還有接收自JR東日本的車輛。





JR西日本 103系 岡山色

以綠皮無仔葡萄的顏色綠色為基調的當地特別配色。現在改為115系行駛之後，這個塗裝已經消失。





JR東海 103系 JR東海色

原為天藍色的中央西線車輛，在JR化之後改為JR東海的標準塗色繼續運用。地板下方的機器也改塗為灰色，有著輕快的形象。





JR東日本 103系 1000番台

使用在常磐線普通車和駛入地下鐵千代田線的車輛，前面設有緊急逃生門。圖為國鐵時代的模樣，幕板上有JNR的標誌。

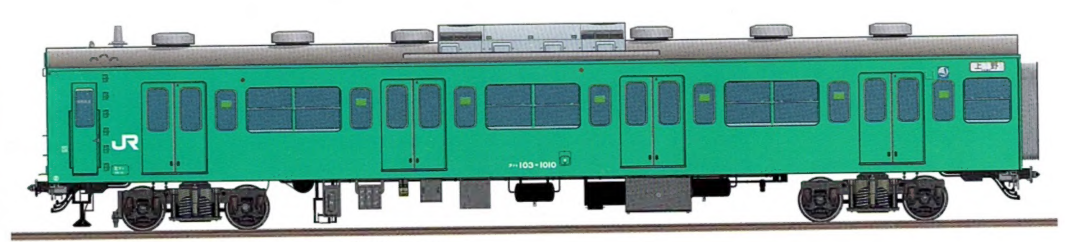




JR東日本 103系 1200番台

使用在中央、總武線普通車和駛入地下鐵東西線的車輛。剛出廠時是總武線的黃色帶，但1989年後改為東西線的塗裝色帶。





JR東日本 103系 1000番台 蔚藍色

由於203系的出廠上線，駛入地下鐵的車輛撤出後部分車輛調往行駛常磐線快速，改為和一般車輛相同的蔚藍色。

JR東日本 301系

打造來供駛入地下鐵東西線的301系，是國鐵第一款鋁合金車體的量產車。剛出廠時可以看到鋁合金的底色，但由於髒污明顯而改塗上灰色。當初的黃色帶在205系引進中央、總武線普通車之後，為了避免混淆而改塗上東西線的水藍色。此外，還因應了時代的變化，裝置了分散式冷氣系統等。





9 モハ (moha) 301-0

8 モハ (moha) 300-0

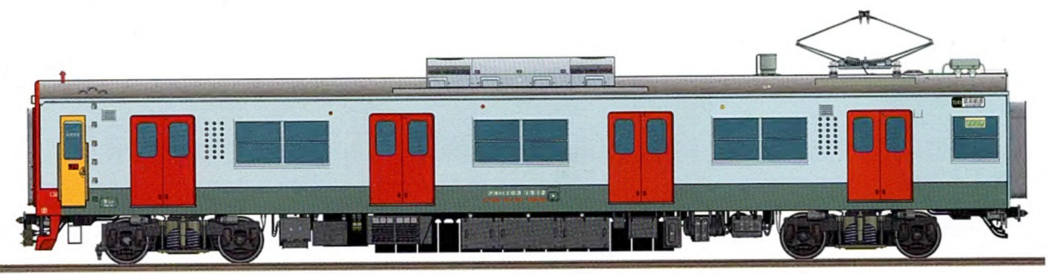




JR九州 103系 1500番台（第一代塗色）

直通福岡市地下鐵與筑肥線的車輛，屬於最後生產的103系車輛。圖為民營化初始時的塗色，前面的JNR標誌已消失，側帶中央有紅色的JR標誌。

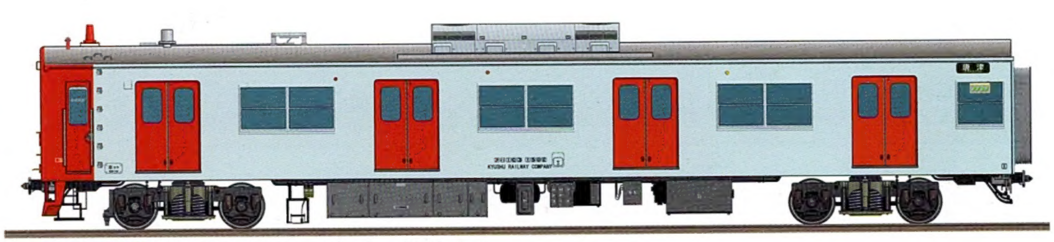




JR九州 103系 1500番台（二代塗色）

變更為最早JR色後的模樣。部分編改造為可以分割為2聯3輛編組的型態，因而出現了クモハ（kumoha）。





JR九州 103系 1500番台（三代塗色）

拿掉下擺灰色後現在的模樣。比較接近不鏽鋼車體新車303系的感覺。



10 クモハ（kumoha）300-0

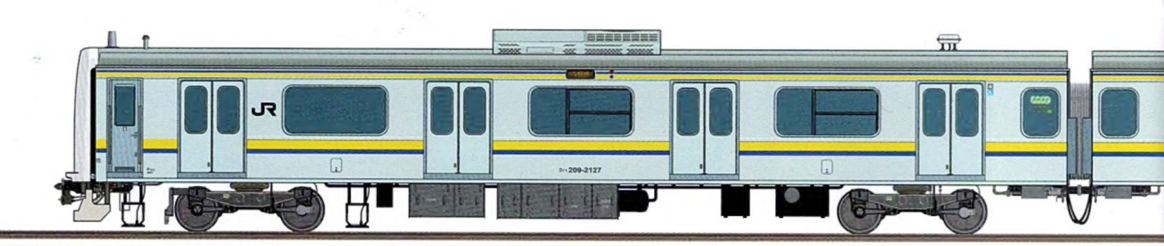


7 モハ（moha）301-0




JR東日本 205系 600番台 日光線

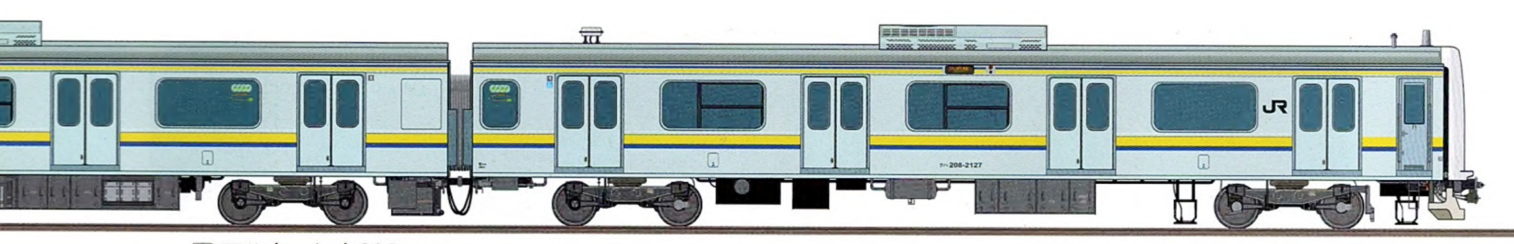
2013年3月引進日光線以汰換107系的車輛，屬於京葉線用的改造轉屬車，保留了具有特色的前頭部分。改造後為4輛編組，設有廁所和輪椅空間、半自動的客室門碰觸鈕、單臂式的集電弓和追加除霜集電弓等。

JR東日本 209系 2100番台 房總地區

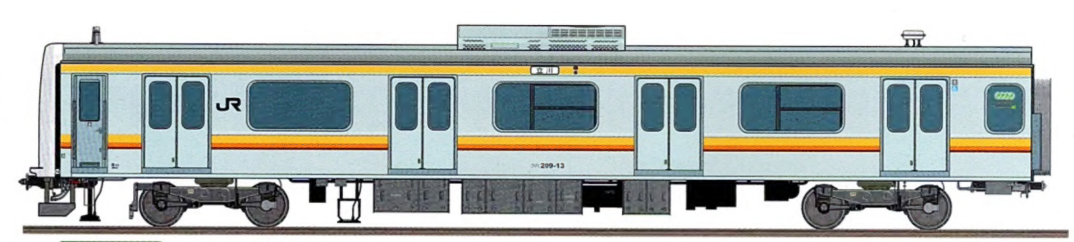
4 クハ (kuha) 209-2100

將京濱東北線的0番台改裝後配屬，用來取代113系和211系。前頭車設有半橫向座位（semicross seat），モハ208（moha）則設有廁所。列車有4輛編組和6輛編組二種，氣力式關門機的車輛是2000番台，電動關門機則是2100番台。



2 モハ (moha) 208-2100

1 クハ (kuha) 208-2100

JR東日本 209系 南武線

6輛編組的二列和205系一起運用在南武線上，至今尚未確定更換新車款的時程。2005年之後，部分客室窗改為開閉式的。




JR東日本 209系 500番台 中央、總武緩行線

車廂下方內收的廣體車。和E231系的試作車同期推出，使用相同的車體結構。

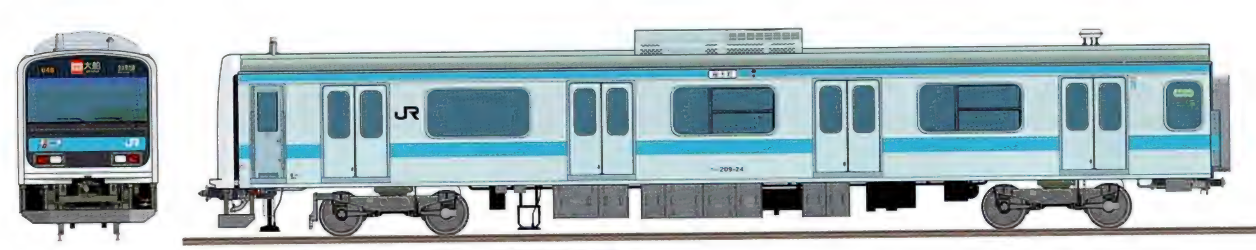


JR東日本 205系 600番台 宇都宮線

和日光線的205系同為2013年3月起運用的車輛。共引進了4輛編組×8聯行駛小金井～黑磯之間的路線。塗色和E231系近郊型等同為湘南色，也會使用在日光線上。



3 モハ（moha）209-2100



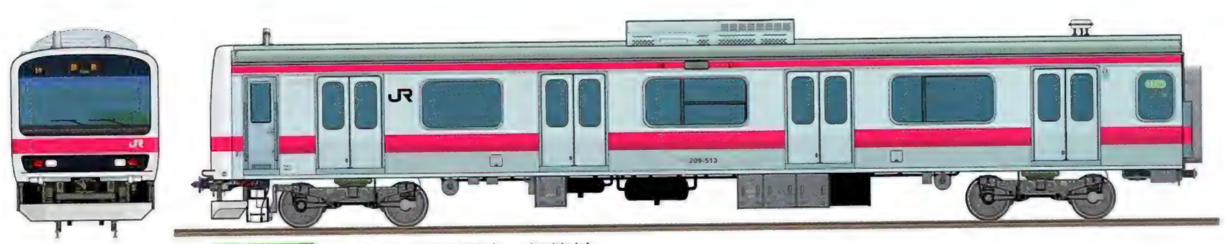
JR東日本 209系 0番台 京濱東北線

JR東日本與東急車輛共同開發的JR東日本首款通勤型電聯車。以試作車901系為藍本，在1993年時以209系之名，量產導入了京濱東北線。這條線上在2010年時全部改為E233系1000番台行駛，209系或是報廢或是改裝後改配他線運用。



JR東日本 209系 500番台 京濱東北線

由於京濱東北線的數位ATC工程完成，不夠的車輛由中央、總武線轉配補充。



JR東日本 209系 500番台 京葉線

由京濱東北線轉配屬到京葉線的車輛。除了色帶改為粉紅色之外，集電弓也改為單臂式的。





JR東日本 209系 3000番台 八高線

運用在支線上的八高線用3000番台是4輛的短編組。為了因應長時間的停車，備有車門開關按鈕。

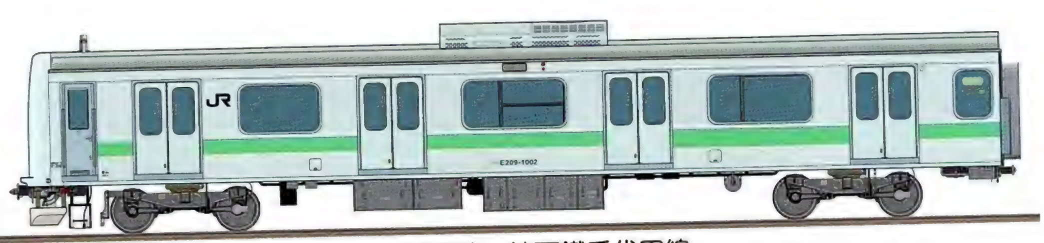




JR東日本 209系 3100番台 八高線

臨海線的70-000形（藍圖是209系）在10輛編組化後剩下的，改配為八高線用的車輛。中間的モハ（moha）則有轉屬車和新製車二種。





JR東日本 209系 1000番台 常磐緩行線、地下鐵千代田線

為了駛入地下鐵線，車體寬度和0番台相同，下方並未收緊。前面設有緊急逃生門，引進的目的在於增加列車數量。





7 クヤ (kuya) 209-2

JR東日本 209系 MUE-Train

將報廢的209系改造成為7輛編組的測試車。用在行駛中檢查軌道，以及測試新世代通訊技術開發和氣壓式懸吊系統的車身傾斜裝置等。





1 クハ (kuha) E330-0

2 モハ (moha) E331-0

JR東日本 E331系 京葉線

實際上線營運，同時進行新世代通勤電聯車測試的實驗車。車體的連結部分設有轉向架的連接車體是最大特徵。



JR東日本 901系

製造了3列內裝和機器設備各不相同的10輛編組，是209系的試作車。剛出廠時名稱為901系，後在量產改造後改為209系的900番台。



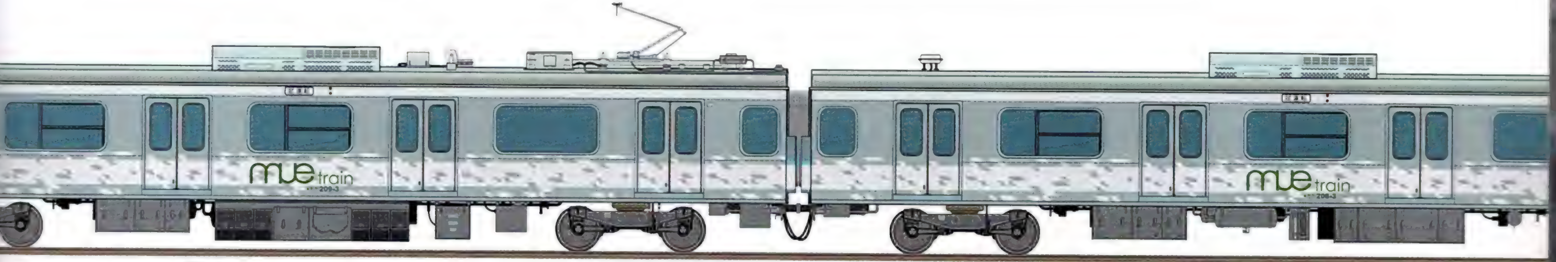
JR東日本 209系改造 大宮地區訓練車

將報廢的209系縮短為2輛編組的訓練車。進行了大規模的改造，做成附有駕駛室的動力車。由於沒有車籍，此車沒有形式名，屬於機械而非車輛。



JR東日本 209系改造 橫濱地區、八王子地區訓練車

訓練車的駕駛室和客室之間沒有區隔的開放式結構。車頂使用警告燈來取代天線。由於沒有安全配備，不能單獨行駛本線。



6 モヤ (moya) 209-3

5 モヤ (moya) 208-3



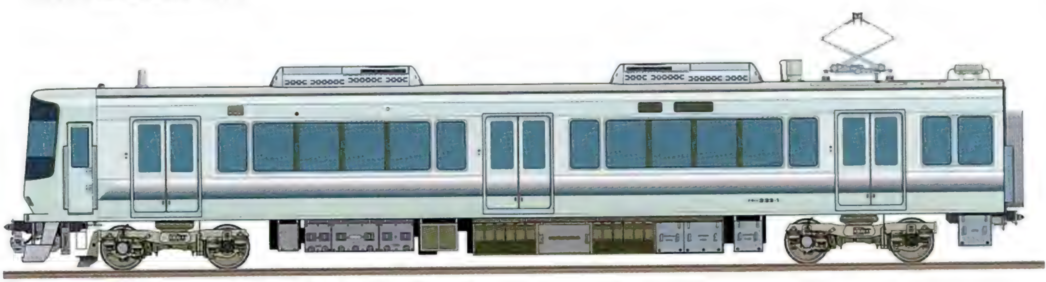
3 サハ (saha) E331-500

4 モハ (moha) E331-0




JR西日本 221系

1989年用來取代117系行駛京阪神之間『新快速』的車輛，配備有轉換式橫式座椅。目前則配屬行駛關西近郊區域的支線列車。

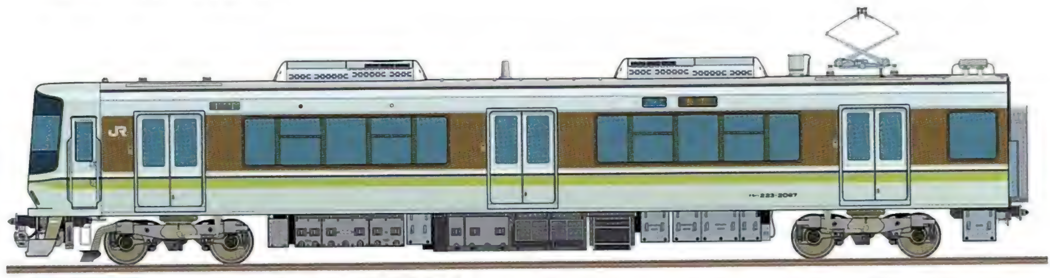
JR西日本 223系 0番台 關空紀州路快速

沿用221系概念的不鏽鋼車身車輛。1993年登場，由於使用在關西國際機場的路線，因此轉換式橫式座椅為1+2列，通道很寬。



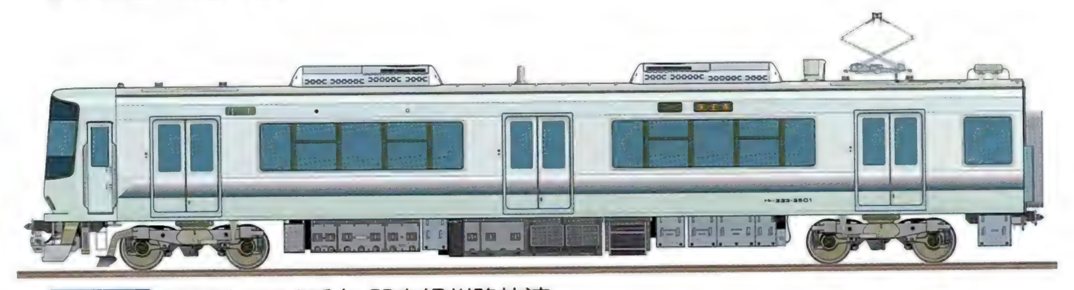

JR西日本 223系 1000番台『新快速』

現在京阪神之間『新快速』使用的車輛，可以開到JR在來線上最高的130km/h速度。最大的運用輛數，為8輛+4輛的12輛編組。

JR西日本 223系 2000番台『新快速』

1999年起新增加供京阪神之間『新快速』用的車輛。由於生產期間長，前面和車體結構、窗戶和塗色型態等細部上可以看出差異。

JR西日本 223系 2500番台 關空紀州路快速

關空快速用的增備車也和京阪神之間同樣做了變化。相較於2000番台，只有外觀和塗色不同。



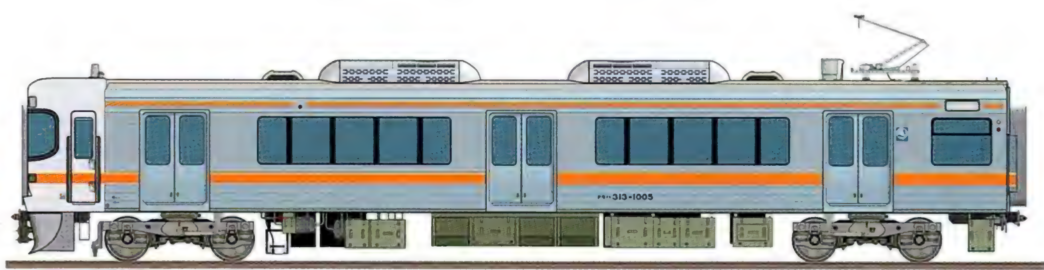

JR西日本 223系 5000番台 瀨戶大橋線

和JR四國5000系共同營運的瀨戶大橋線專用車輛。由於使用貫通扉的緣故，前頭部分的形狀不同。



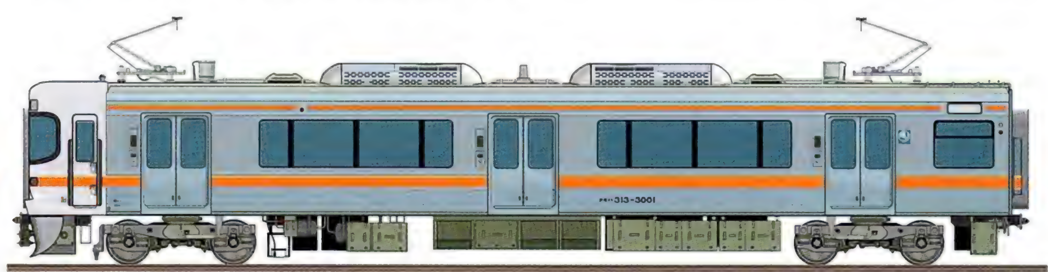

JR東海 311系

JR東海自行設計，於1989年引進的直流近郊型電聯車。圖為前頭車的冷氣加強後的模樣。

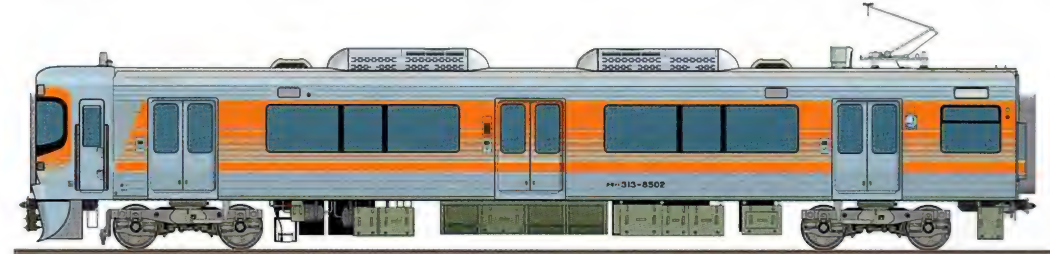
JR東海 313系 1000番台

1999年登場的JR東海主力直流近郊型電聯車。種類眾多，用來區分的番台複雜。1000番台屬於神領車輛區，是使用在中央本線上的轉換橫式座椅車輛。

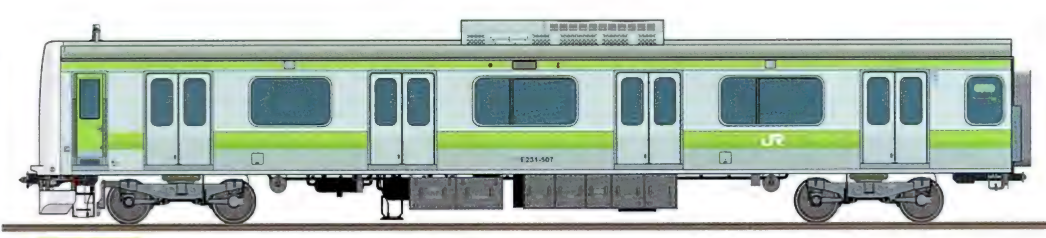
JR東海 313系 3000番台

以支線運用為目的開發的2輛編組非字型座椅車。一人運行對應車，活躍在篠ノ井線、關西本線和御殿場線等線區。

JR東海 313系 8000番台『Central Liner』

中央西線座位指定制的『Central　Liner』用車輛。神領車輛區所屬的3輛編組，313系中唯一有專用塗色的車輛。

JR東日本 E231系 500番台 山手線

現在運行山手線的車輛，前頭是此線專用的設計。為了和月台門能對得上，現在以不含6門車的11輛編組在運行。




JR東日本 E231系 0番台 常磐線快速

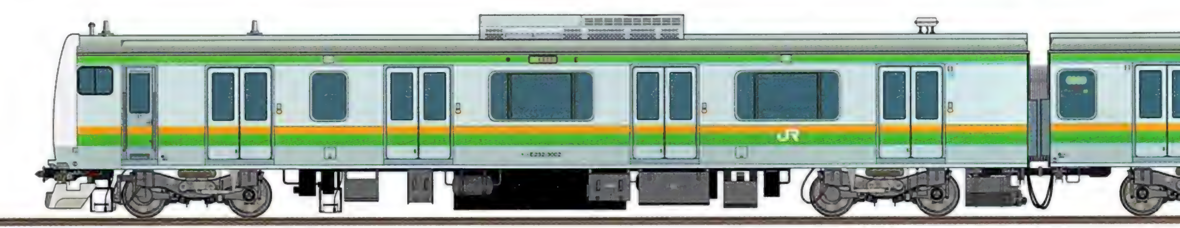
試運行時車體色帶只有蔚藍色一種，但為了預防和常磐緩行線的搭錯車，色帶下方又加了一條黃鶯色的細帶。目前通勤型裡唯一的15輛編組。




JR東日本 E231系 東海道本線、湘南新宿 Line

1 クハ (kuha) E230-8000

2000年春季登場的E231系，一個系列就包辦了通勤型和近郊型的列車。近郊型的部分編組為非字型座椅車，設有濃縮區以因應平交道事故，因此駕駛室寬闊。包含2輛Green Car廂在內的10輛基本編組，加上附屬用的5輛編組，最大是以15輛編組來運行。

JR東日本 E233系 3000番台

1 クハ (kuha) E232-3000

2008年3月在東海道本線上登場的E233系的近郊型版本。2011年9月登場的第3編組起，廁所改在第6車並大量增配，全面取代了該線的211系。2012年9月起也引進到了東北本線和高崎線上，依序取代了211系。圖為國府津車輛中心所屬的第2編組。

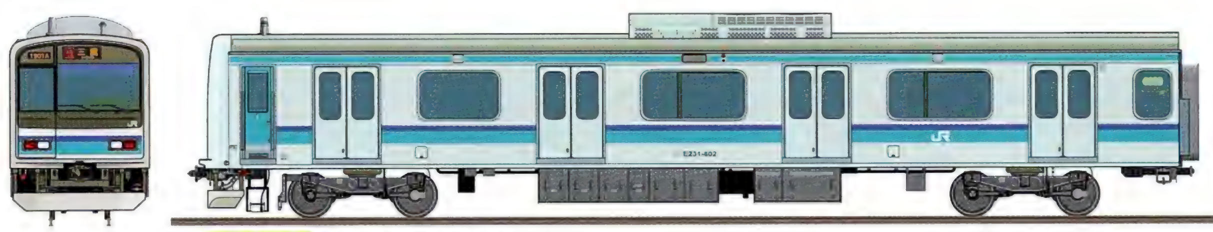


4 サロ (saro) E232-3000



JR東日本 E231系 中央、總武緩行線

2000年時通勤型規格首度引進的路線。外觀類似209系500番台，但包含6門車在內，乘務員室門以黃色帶塗裝以便於辨識。



JR東日本 E231系 800番台

使用在中央、總武緩行線和駛入地下鐵東西線的車輛，是用來取代103系1200番台和301系的車輛。現在所有駛入地下鐵路線的列車都由本型式行駛。



2 モハ (moha) E230-3500 3 モハ (moha) E231-1500



2 モハ (moha) E232-3400 3 モハ (moha) E233-3400



5 サロ (saro) E233-3000 6 モハ (moha) E232-3000

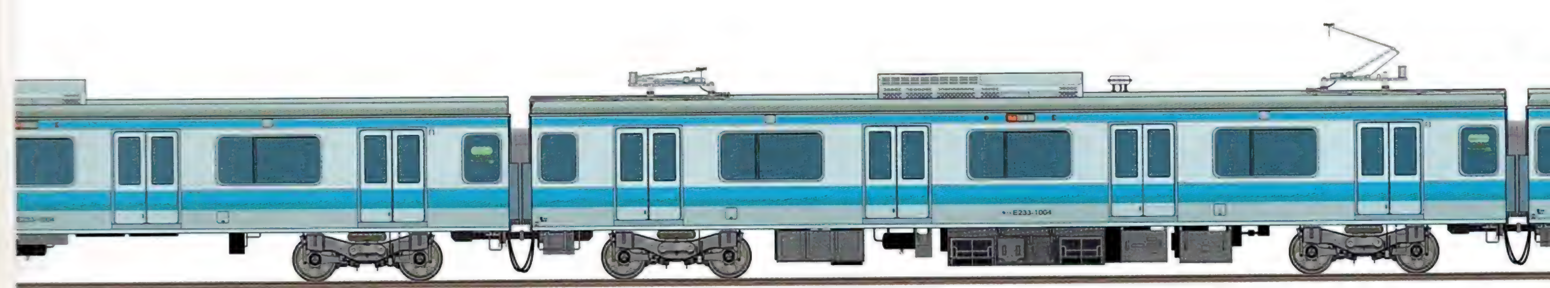
JR東日本 E233系 1000番台 京濱東北線

2006年登場的E233系，是JR東日本不斷增加配備的直流通勤電聯車。廣體的不鏽鋼車身，主要的系統有二套，故障時也可以運行。1000番台是2007年底配置於京濱東北線，以取代209系的車輛。前頭的運行表示器移到窗下，車身色帶拉到前頭等，和0番台之後的車身有所不同。E233系在2013年度會投入埼京線，2014年度則會引進橫濱線。





9 サハ (saha) E233-1200　　8 モハ (moha) E233-1400



6 サハ (saha) E233-1000　　5 モハ (moha) E233-1000

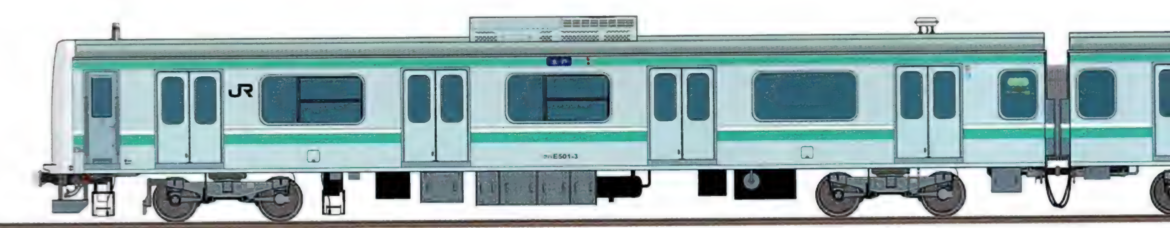




JR東日本 E233系 0番台 中央線快速

使用在中央線快速的0番台，擁有10輛貫通編組和駛入富士急行用的6+4輛的分割編組二種，也使用在青梅線和五日市線上，已將201系全部汰換完成。

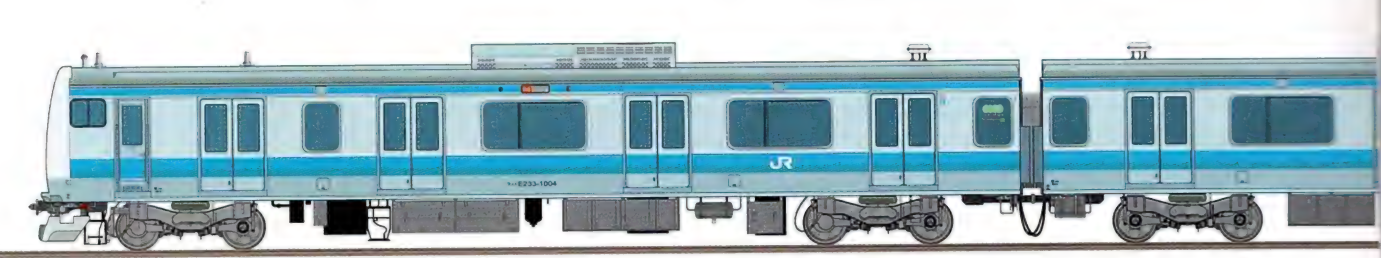




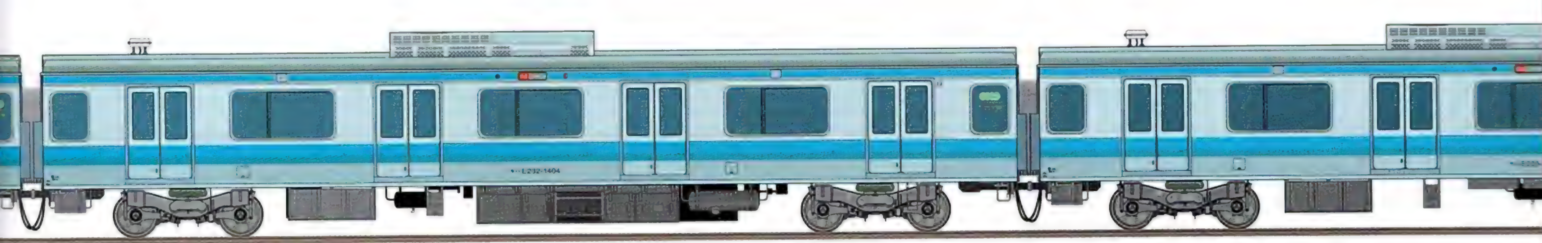
JR東日本 E501系 常磐、水戶線（現狀規格）

15 クハ (kuha) E501-0

2007年3月的改點時駛入上野站的運用取消，只活躍在常磐線（水戶近郊）和水戶線上。編組上的10輛和5輛並沒有變更，但沒有15輛一起的運行。做了部分クハ加裝廁所、部分側窗改為可開閉式，以及方向幕改為藍色等變更，和駛入上野站時的車身有所不同。



10 クハ (kuha) E233-1000

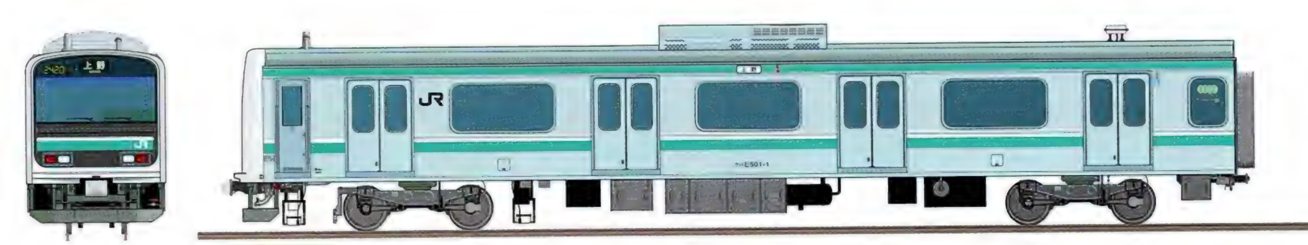


7 モハ (moha) E232-1400



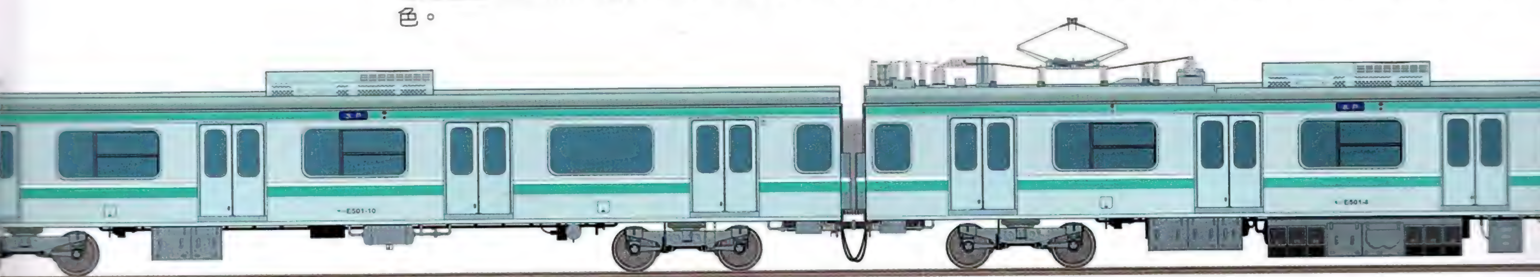
4 モハ (moha) E232-1000

3 モハ (moha) E233-1200



JR東日本 E501系 登場時

以209型為底打造的交直流型的通勤型電聯車。登場時為基本10輛＋附屬5輛的最大15輛編組，上野～土浦間以最高速度120km/h運行。窗戶全部為不可開關的固定窗，外觀簡潔。2004年起地板下方機器改為明亮的灰色。



14 サハ (saha) E501-0

13 モハ (moha) E501-0

JR東日本 113系 橫須賀色 橫須賀－總武快速線

1963年開始量產的直流近郊型電聯車。1980年起，橫須賀線和總武快速線經由東京車站地下線直通運行，編組統一為含Green Car的11輛＋附屬4輛，圖為1994年前後的フナ（funa）Y36編組，連結著和211系的雙層Green Car相同結構的サロ（saro）124。結束了橫須賀線與總武快速線的運行後，橫須賀色的113系仍然活躍在房總地區的支線上，2011年9月運行結束。





2 モハ(moha) 112-1000

3 モハ(moha) 113-1000



5 サロ(saro) 110-1200

6 モハ(moha) 112-1000





JR東日本 113系 湘南色 東海道本線

湘南色的113系在東海道本線上一直運行到2006年。基本11輛＋附屬4輛的15輛編組，附屬編組有JR東日本和JR東海的車輛。雙層的Green Carサロ124，在113系廢車後編入了211系，東海道本線上的Green Car廂自此全面改為雙層車廂。





JR西日本 113系 5800番台 福知山線

將M'c車クモハ（kumoha）112改裝後以2輛編組上線運用，一人駕駛車。辨識方式是湘南色加上白色細帶。



1 クハ (kuha) 111-1600



4 サロ (saro) 124-0



7 モハ (moha) 113-1000

8 サハ (saha) 111-1000



JR西日本 113系 關西本線色

國鐵時代登場的地區限定色車輛，使用了春日大社形象的朱紅色。JR移轉後也保留了大部分原型的模樣，屬於非冷房車。



JR西日本 113系 阪和線色

這也是在國鐵時代制定，只存在於關西地區的塗色。阪和線之外還運用在紀勢本線與和歌山線的局部區間上，2011年12月除役後，這個顏色也跟著消失。





1 クモハ (kumoha) 112-3800

JR西日本 113系 3800番台 福知山線色

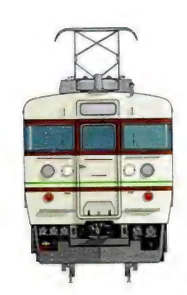
活躍在福知山線的篠山口～城崎之間的一人運行用的2輛編組車。由中間車改造的クモハ113平面車頭令人印象強烈。





JR西日本 113系 800番台 福知山線色

800番台是福知山線電化之後立刻引進的改造車，有2輛編組和4輛編組二種，圖為2輛編組用、裝有集電弓馬達車的國鐵時代模樣。





JR西日本 113系 新福知山線色

JR化後引進的福知山線塗色。現在是湘南色和N40更新車，這種顏色已經消失。





JR西日本 113系 N40體質改善車

JR西日本名為N40的翻修工程施工車。窗戶和排水孔做了大幅度變更。





JR西日本 113系 小濱線色

引進小濱線的N40體質改善車。小濱線的運用結束之後，有1個編組直接以這個顏色轉配屬他地，但後來塗色變更後全面消失。

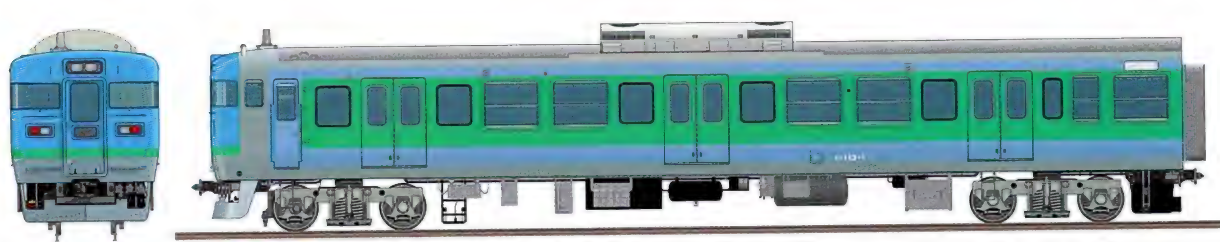


2 クモハ (kumoha) 113-3800



JR四國 111系 JR四國色

到國鐵末期之前都沒有電化路線的四國，JR化之後111系是第一輛電聯車，是塗裝JR四國標準色的改造車。



JR四國 113系 JR四國更新車 藍色

由JR東日本轉移來取代111系的4輛編組。每個編組顏色不同，最早引進的編組是藍色系。



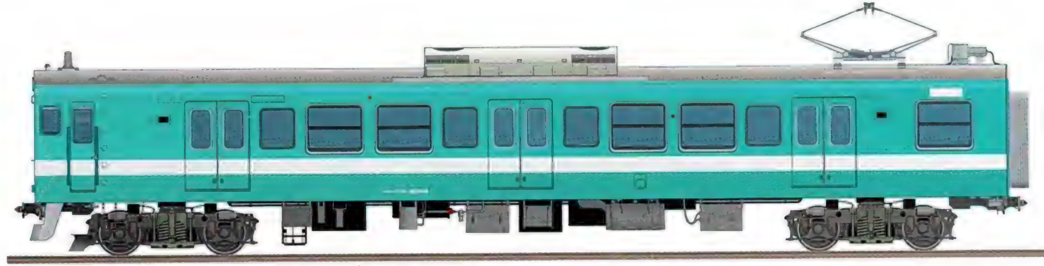
JR四國 113系 JR四國更新車 粉紅色

第2編組採用鮮豔的粉紅色系。モハ113的集電弓加到2支，クハ113則是這改造車誕生的形式。



JR四國 113系 JR四國更新車 黃色

第3個編組是黃色和橙色的組合。前面的頭燈周圍有很大的改變。

JR西日本 113系 紀勢本線 N40體質改善車

為了支線運用的一人運用車，是由改造車搭配的2輛編組。海洋藍的塗色只用在2輛編組，共有2列。




JR東日本 115系 新潟地區試驗塗色

115系是在113系上加裝坡度抑速軔機等登山裝備的國鐵直流近郊型電聯車。圖為1985年登場時的塗色，是只塗布在部分車輛上的試驗性塗色。




JR東日本 115系 新潟色（第一代塗色）

新潟地區正式採用的塗色，活躍在上越線、越後線、信越本線等線區。同色系也使用在キハ（kiha）58等氣動車上。




JR東日本 115系 新潟色（第二代塗色）

1995年左右開始使用的新潟地區塗色。部分車輛經過改造，擁有AU712冷房機2具。




JR東日本 115系 新潟色（第三代塗色）

藉著翻修工程改變塗色，是現在新潟地區的塗色。以3輛編組為主來改變塗色。



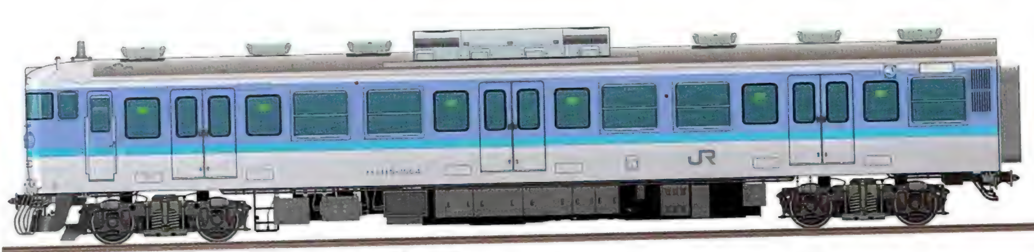

JR東海 115系 身延線色

國鐵時代的身延線115系2000番台是酒紅色搭配白帶，但JR化之後改為湘南色。1998年時為了紀念身延線70週年，將1個編組恢復為身延線色。圖為1998年復活的塗色。




JR東日本 115系 長野色（第一代塗色）

1989年在信州地區登場的塗色。圖為冷房準備車，準備安裝冷氣的地方蓋著蓋子。

JR東日本 115系 長野色（第二代塗色）

長野地區115系現有的塗色。由於和183系的あずさ色同時期出現，非常相似。急行型的169系也有這個色系車輛。




JR東日本 115系 弥彥線色（第一代塗色）

1988年登場的2輛編組弥彥線專用車的塗色。採用的是弥彥神社鳥居外形的設計。




JR東日本 115系 弥彥線色（第二代塗色）

現在活躍在弥彥線上的115系塗色。2輛編組可以一人運行，且改造為全車冷房化。



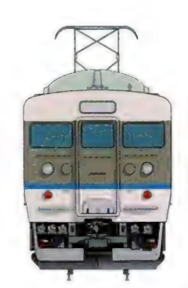
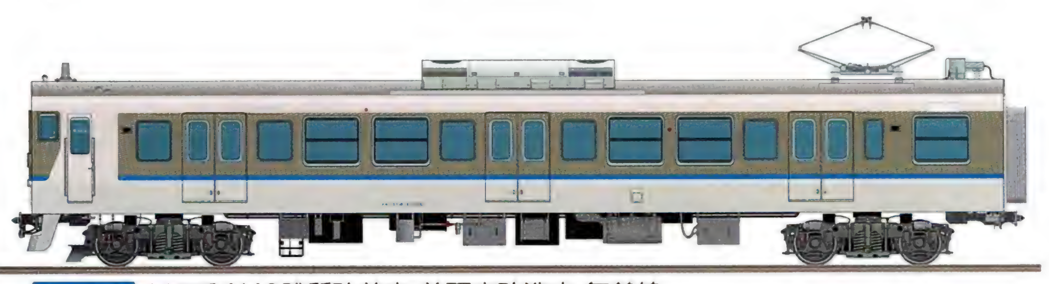

JR東日本 JR東海 JR西日本 115系 1000番台 湘南色

1000番台是拉長椅距的車型，由於車內的設計變更，窗戶也跟著改變。國鐵時代延續下來的湘南色，目前仍存在於群馬區域和西日本區域。



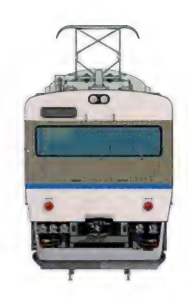

JR西日本 115系 N40體質改善車

主要活躍在廣島地區，經過翻修的車輛。比113系的N40體質改善車底色較白，車廂最下方加了褐色色帶。

JR西日本 115系 N40體質改善車 前頭車改造車 舞鶴線

為了因應2輛編組的運行，由中間車改造的控制電動車。先頭部為貫通結構。




JR西日本 115系 N40體質改善車 前頭車改造車 伯備線

活躍在岡山為中心的伯備線等線區，前頭車經過改造的N40體質改善車。這個車型的先頭部分是沒有貫通扉的整片玻璃。




クハ (kuha) 115-300

JR西日本 115系 湘南色 岡山地區 加入 3500番台的編組

將117系4輛編組化之後剩下的中間車編入115系的編組。外觀和3000番台相似，但由集電弓的位置可以區別出來。





JR東日本 115系 中央東線 橫須賀色

前方的塗布方式和113系的橫須賀色不同。中央本線上至今仍可看到的國鐵色，也有「山橫須賀色」之稱。





JR西日本 115系 3000番台 瀨戶內色

使用在廣島地區，備有轉換橫式座椅的車輛。編組上有全列車都是3000番台的編組，和只有前頭車是3000番台的編組。





JR西日本 115系 3000番台 City Liner 色

引進作為新廣島機場列車用的車輛塗色。另有加入改造自117系的中間車3500番台的編組。





JR西日本 115系 3000番台 N30體質改善車

做了拆除通風設備等大規模翻修工程的車輛，雖然沒有N40般劇烈的改變，但塗色相同。



モハ (moha) 114-3500　　モハ (moha) 115-3500




JR西日本 113系 京都地區色

JR西日本將國際時代製造的鋼製車塗色，按照地區改塗上單一色調。京都地區和山陰本線、湖西線等都是單一的「綠色」。




JR西日本 115系 3000番台 中國地區色

山陽本線和伯備線等中國地方使用的顏色是「黃色」。由於範圍極廣，需要改塗的車輛既多，車種也多。圖為廣島的115系3000番台，3門的115系和105系也陸續進行改變塗色中。




JR西日本 115系 N40前頭車改造車 中國地區色

岡山近郊的國鐵型鋼製車，也是改塗為中國地區色的對象。115系的N40體質改善車，在側窗部分做了大幅度改造，其中的伯備線用前頭車改造車クモハ114-1100番台，平面車頭是極為特殊的。單色化下這個特徵更加突顯，是個不容易找出國鐵時代風貌的大改造。




JR東海 JR西日本 117系

1 クハ(kuha) 117-300

還在國鐵時代的1979年時，開始作為京阪神間的『新快速』使用。圖為京都總合運轉所的S03編組，是由0番台改造成非字型座椅、2段窗的300番台，與轉換式橫式座椅1段下降窗的100番台同在一列裡的罕見編組。



4 モハ(moha) 117-100

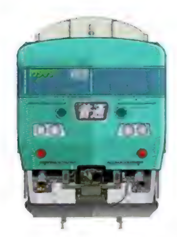
5 モハ(moha) 116-100

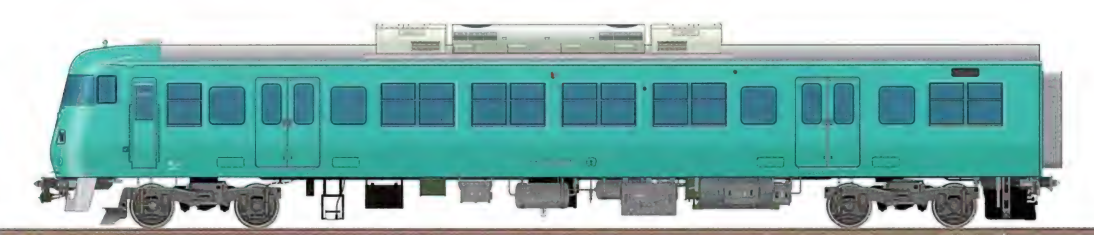




JR西日本 117系　中國地區色

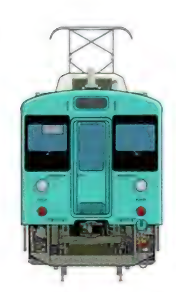
原為SUNLINER塗色的岡山地區117系也改為當地塗色。由於鋼製車輛必須每8年重新塗色，因此到了2018年左右時所有的對象車輛都將改成這個塗色。

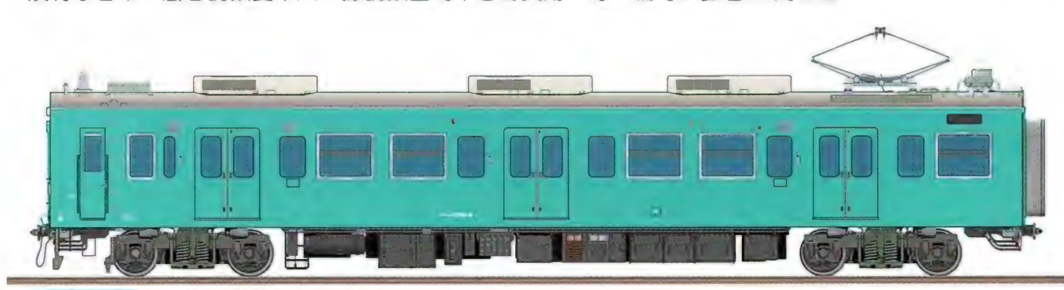




JR西日本 117系 和歌山地區色

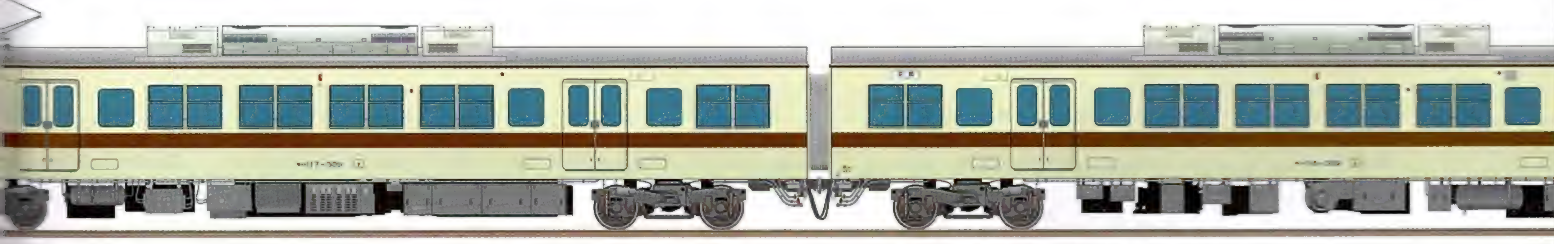
和歌山地區的指定顏色是「藍綠色」。由於日根野電聯車區所屬的117系是蔚藍底色搭配薰衣草色帶，因此只是沒有了色帶，底色調改變不大。據說改塗為單色的費用，每一輛可以節省20萬日圓。





JR西日本 105系 和歌山地區色

在和歌山線等線區運行的105系，也變更為和歌山地區色。圖為N40體質改善車，窗框換新。另外的113系也改塗為和歌山地區色。



2 モハ (moha) 117-300　　3 モハ (moha) 117-300



6 クハ (kuha) 117-300




JR東海 117系 中京色 (第一代塗色)

名古屋地區117系使用和京阪神用車輛相同的塗裝登場，由JR東海接收之後改塗為JR東海的塗色。




JR東海 117系 中京色 (第二代塗色)

將色帶單純化後的現在塗色。均為4輛編組，雙向的前頭車中有1輛是沒有廁所的100・200番台。



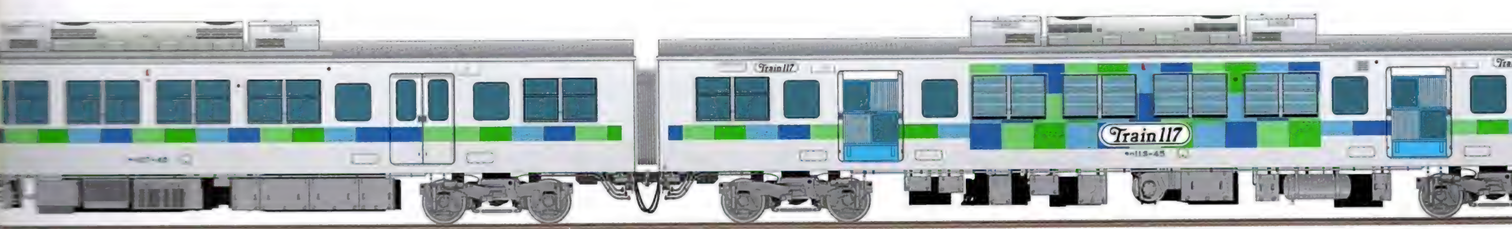

JR西日本 117系 福知山線色

車端的座椅改為長椅後引進到福知山線的車輛塗色。現在已離開福知山線，改配屬在嵯峨野線和湖西線。

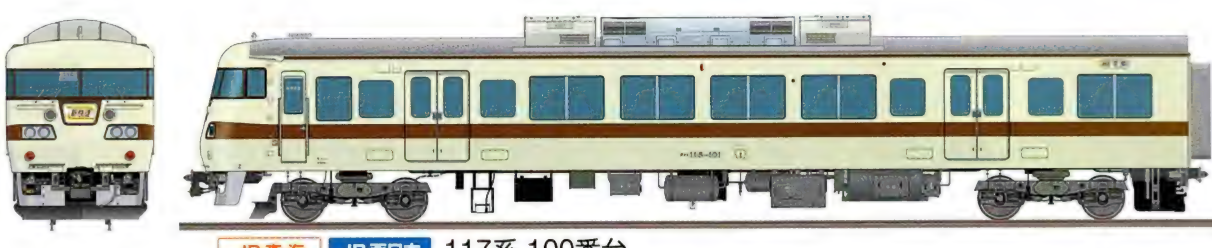
JR東海 117系 Train117

2010年登場，由117系改造而成的展望列車。將モハ116-45門與門之間的窗戶開放、撤去座椅，將木製長椅面窗配置，做成行駛中可以享受和風吹拂的風空間。配屬在大垣車輛區，除了運用在飯田線等路線的臨時觀光列車之外，不同季節和運行區間還可能添加包膜裝飾。原先只有モハ116進行了改裝，但後來モハ117也更改了塗色。現在前頭車也變更塗色，全編組都是專用塗色。



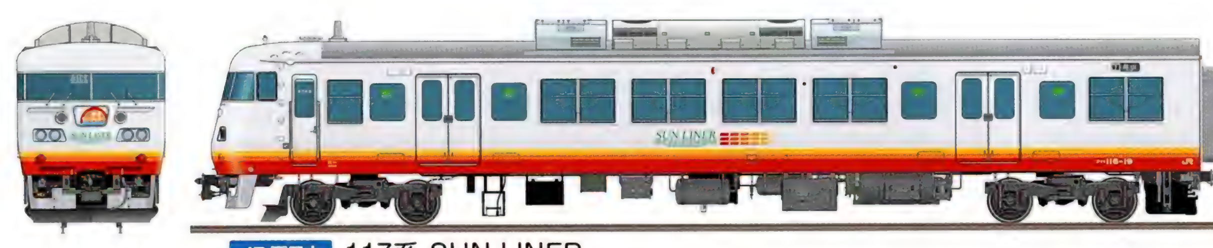


モハ (moha) 117-45　　モハ (moha) 116-45



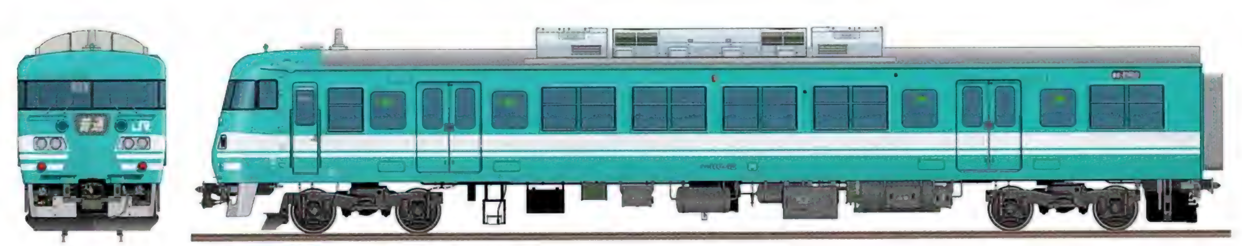
JR東海 JR西日本 117系 100番台

1986年做了大幅更改的增備車，轉向架也更換為無枕梁式。京阪神地區是以編組為單位增備，而中京地區則只引進了將6輛編組改為4輛編組時的前頭車。



JR西日本 117系 SUN LINER

活躍在岡山地區的4輛編組。車輛是由京阪神轉配，4輛編組後多餘的中間車，則編入其他的8輛編組或是115系內。



JR西日本 117系 和歌山色

2002年登場的117系塗色。和285系同為海洋藍，另外加入了二條白色帶。主要配屬在以和歌山為中心的紀勢本線西部運行。



クハ (kuha) 117-28



クハ (kuha) 116-207





クハ (kuha) 411-200

JR東日本 JR九州 415系 100番台 國鐵色

配備非字型座椅的近郊型車輛交直流兩用版本，100番台是椅距增大的車輛。圖為國鐵時代的車輛，前頭車的『禁煙車』標示很有時代的感覺。





JR西日本 415系 800番台 七尾線色

JR西日本將國鐵型鋼製車輛改為當地單色塗色時的七尾線415系。北陸地區的指定色雖然是「藍色」，但七尾線是「紅色」，是一種塗色只使用在一個線區的唯一例子。

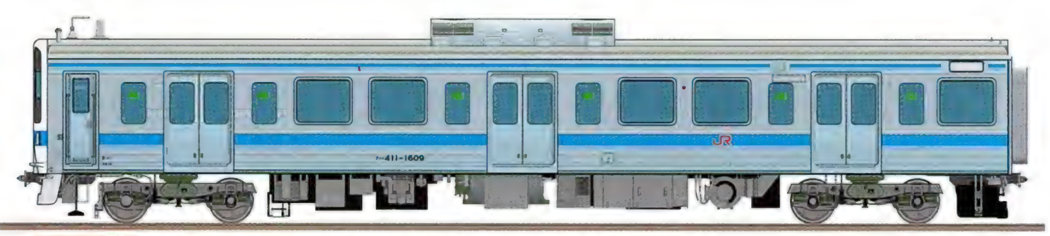




JR九州 415系 500番台 JR九州色

國鐵末期由常磐線配屬到九州的車輛塗裝，只在窗上方加上色帶便成為了JR九州的標準塗色。500番台是出廠即為長椅的車型。

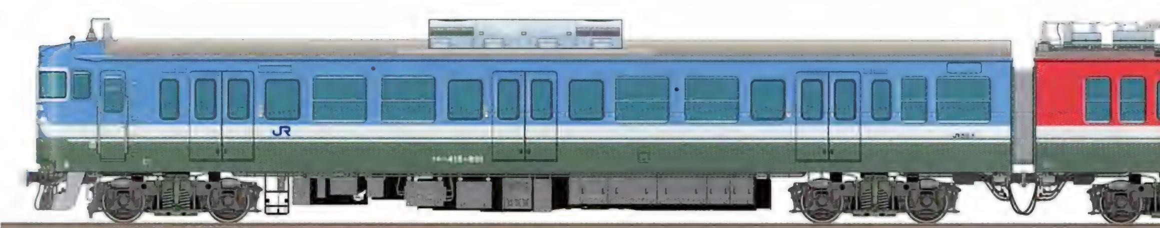




JR九州 415系 1500番台 JR九州色

引進九州地區的1500番台，塗色和常磐線不同，有著亮藍色的色帶。近年來因為拆除通風設備，車頂像是插畫般的感覺。

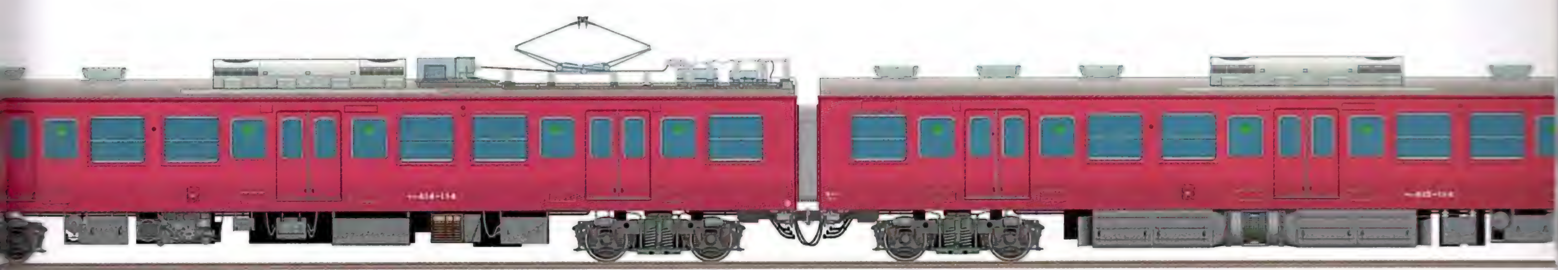




クモハ (kumoha) 415-800

JR西日本 415系 800番台

JR西日本唯一的415系，是將使用485系改為183系後拆掉交流機器的113系改造而成的。塗色是七尾線登場時的原色，通風設備已拆除。



モハ (moha) 414-100　　モハ (moha) 415-100



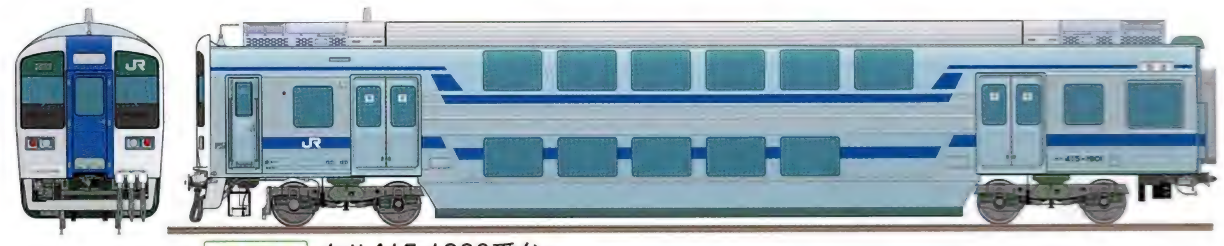
JR東日本 415系 300番台 常磐線色

筑波萬國博覽會時設定的常磐線新塗色。7輛的基本編組和上野～土浦間的15輛編組運行也同時實施。クハ411-307、モハ414・415-8之後，窗戶改為模組化的窗框。



JR東日本 415系 1500番台 常磐線

車輛是直流近郊型的211系，但控制系統使用415系的系統打造完成，和原有車輛搭配共通運用。現在行駛土浦、小山～原町之間的路線。



JR東日本 クハ415 1900番台

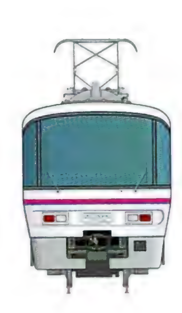
為了提升普通車的搭車率，而於1991年推出的雙層車輛。運用在常磐線上，但沒有量產而於2005年除役。

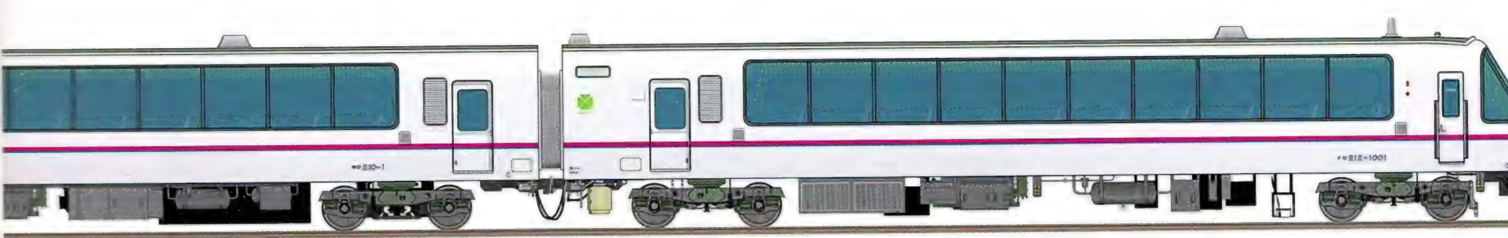


モハ (moha) 414-800　　クハ (kuha) 415-800

JR西日本 211系『Super Saloon Yumeji』

由3輛高底盤景觀車編組的Joyful Train，和213系的景觀Green Car結構相同，但由於是MM'編組，因此名稱是211系；當初主要活躍在瀨戶大橋線上。在較クロ212的快速『Marine Liner』稍晚的2010年3月時除役。





モロ(moro) 210-0　　クロ(kuro) 212-1000





JR西日本 213系 クロ212

備有5種顏色的快速『Marine Liner』用クロ212。由於需要跨越瀨戶大橋，鋼鐵製的車體無法抵抗鹽害，因此由5000系＋223系5000番台取代。





JR西日本 213系 0番台 瀨戶大橋線

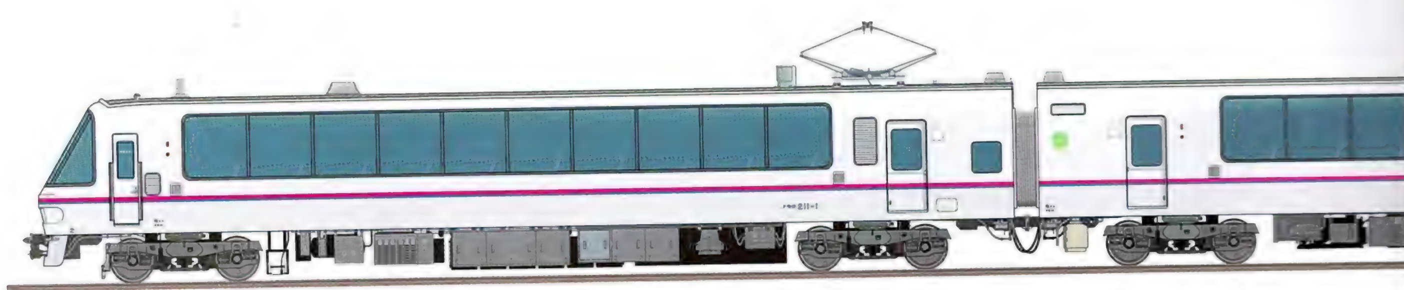
國鐵末期登場的213系，是將211系修改而成，門改為2個並配備轉換橫式座椅。編組方式為1M2T的3輛編組，部分編組含クロ212。



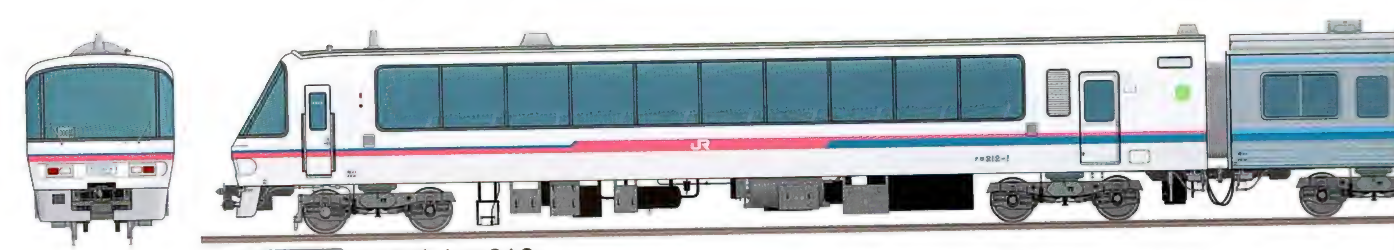


JR西日本 213系 クハ213 100番台 前頭車改造車

213系現在已結束瀨戶大橋線的運用，改以全部普通車形態運用在地方支線。由於2輛編組導致前頭車不足，因此部分由中間車改造而成。



クモロ (kumoro) 211-0



JR西日本 213系 クロ212

213系的Green Car，每一節車廂都有不同的塗色。由於加大車窗，因此使用了強度較高的鐵製車體，但無法抵抗鹽害而短命告終。





JR東海 213系 5000番台 登場時

活躍在JR東海的213系於1989年登場。全部為2輛編組，有著湘南色的色帶環繞。冷氣機的形態和0番台不同。



JR東海 213系 5000番台 單臂式集電弓車輛

現在運用的車輛除了地板下改塗為灰色之外，也變更為單臂式的集電弓。過去主要使用在關西本線，但現在進行了裝設廁所（クハ212）和增加半自動車門開關等改造後，改在飯田線運用。




JR西日本 JR九州 475系 國鐵急行色

2門橫式座椅的急行型電聯車。475系為直流／交流60Hz的規格；國鐵急行色雖然一度消失，但2000年時在JR九州復活。圖為前部大型標誌燈的國鐵時代原型車型。




JR東日本 455系 東北色

以仙台為中心的區域，廣泛使用在國鐵型車輛上的塗裝。455系是直流／交流50Hz專用車。クハ455 400番台是由クモハ165・169改造編入455系的車輛。




JR西日本 475系 北陸色（第一代塗色）

國鐵末期的1985年時出現在各地的地區塗裝，使用在北陸本線的普通車。413系和419系也採用這種塗裝，但JR後改塗成新塗色。




JR西日本 475系 北陸色（第二代塗色）

1988年制定的現有北陸本線的塗色。北陸地區的車輛為了預防被隧道的冰柱劃傷，將前面的標示部分遮了起來。




JR九州 475系 JR九州色

和415系的塗色相同，活躍在JR九州的區域內。圖中的クハ455 500番台，是因為短編組而將多餘的Green Car改裝成前頭車以因應不足的車輛。




JR西日本 475系 北陸地區色

JR西日本推動的國鐵型鋼製車體當地塗色當中，改塗北陸地區「藍色」之後的模樣。將二代塗色的色帶塗滿全車體，承襲了路線色系的形象。




JR東日本 455系 磐越西線 あかべぇ

塗繪有會津的活動吉祥物『あかべぇ（Akabee）』圖樣的車輛。2007年時，隨著磐越西線色的除役而消失。




JR東日本 455系 仙山線

和磐越西線同型但塗色不同。車端部改配置長椅，但無法因應尖峰時間的需求，在塗掉logo後轉到東北本線等線區運用後，回復到東北地區色。




JR東日本 455系 クハ455 600番台 改造當時

由急行用車退了下來，改以短編組行駛普通車的緣故，將多餘的Green Car改裝成前頭車以因應不足的部分。車窗和車門部分還保留有原車的模樣。




JR東日本 455系 クハ455 600番台 東北色

1段式下降窗因為雨水滲入而容易腐蝕，因此由サロ165改造的車輛，在Green Car時就已改裝了2段式的窗戶模組。

JR東日本 183系 1000番台『あずさ（azusa）』

國鐵時代打造的直流用特急型電聯車，使用了2門方式以節約上下車的時間。183系可以大分為前面有貫通門，モハ183裝有集電弓的0番台，以及沒有貫通門，集電弓裝設在モハ182上的1000番台二種。後者擁有耐寒耐雪結構，使用在『とき（toki）』。上越新幹線通車後則長期使用在『あずさ』上。圖為國鐵時代的1000番台。





11 モハ（moha）183-1000

10 モハ（moha）182-1000



7 サロ（saro）183-1000



JR東日本 183系 0番台

首先用於房總線的特急上。由於考慮到地下區間的緊急逃生和2列併結，因而前面設置了貫通門。圖為國鐵末期裝設列車無線電之前的模樣。

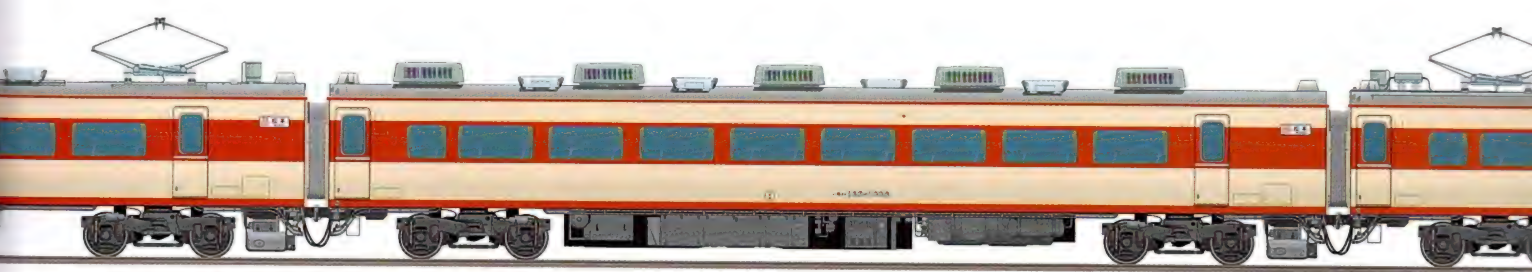


JR東日本 183系 升級版 復活國鐵色

在『あずさ』和『あさま（asama）』的升級改造車裡，彈性運用的車輛回復為國鐵色，使用在臨時列車和通勤Liner上。前面的特急標誌並沒有復活。



12 クハ (kuha) 183-1000



9 モハ (moha) 183-1000

8 モハ (moha) 182-1000



6 サロ (saro) 183-1100

5 モハ (moha) 183-1000



JR東日本 183系『升級版あずさ』

只將指定座車廂內的座椅部分地板加高、窗戶加大的翻修改造車。圖中的塗色只使用了1987年到1992年的短期間。



JR東日本 189系『あさま』色

為了在現在已經消失的碓井峠區間，在183系1000番台加裝和補機EF63做協調運行設備而成的189系，JR時代做了翻修並改塗裝成專有的塗色。現在只作彈性運用，部分保留原有塗色但消掉了『ASAMA』字樣。

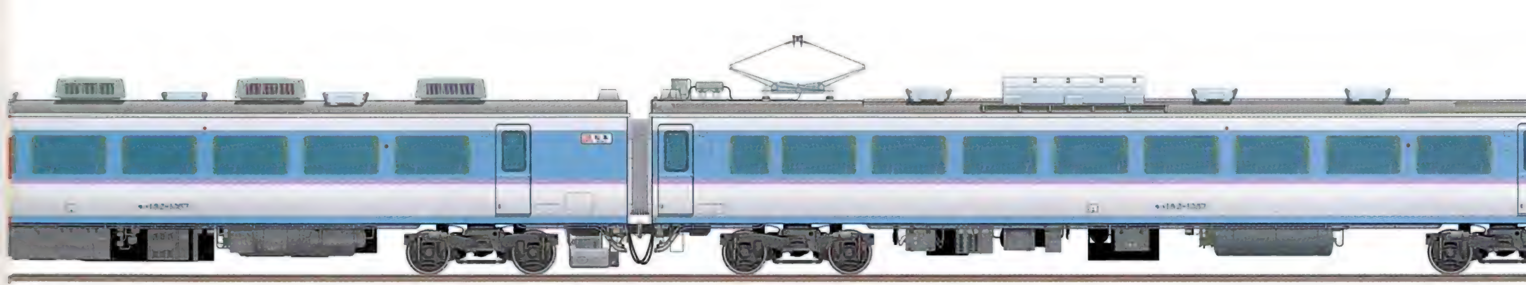
JR東日本 183系『あずさ』色

1992年登場，提供為升級版『あずさ』用的新塗裝。在9輛編組中，含Green Car在內的6輛都改造為高地板的大窗車，作為指定座車廂使用。這個塗色後來遍及於中央本線上的全部編組。雖然因為E257系的出現而由定期運用下線，但現在仍有部分活躍在彈性運用的編組上。

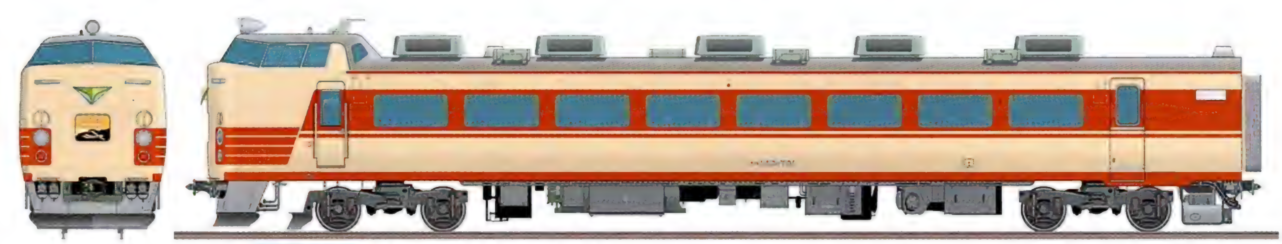




8 モハ (moha) 183-1000　　7 モハ (moha) 182-1000



5 モハ (moha) 183-1000　　4 モハ (moha) 182-1000



JR西日本 183系 700/800番台

將交直兩用的485系拆除交流機後編入直流專用的183系內。使用在福知山線等北近畿方面的特急車輛。JR西日本沒有原形的183系。

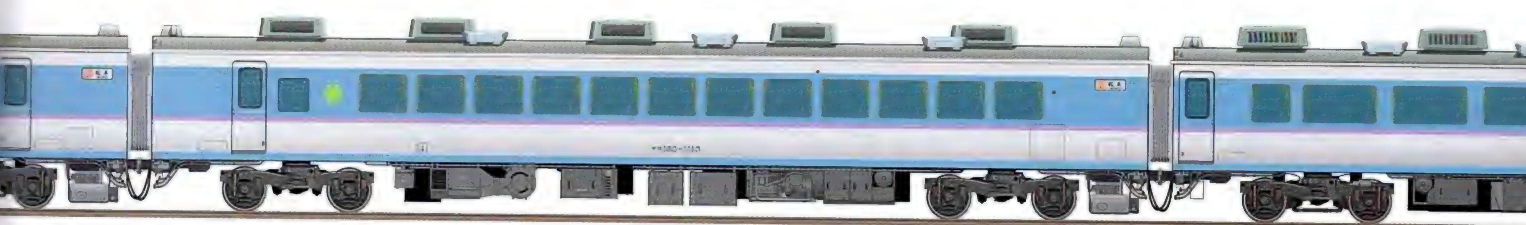


JR西日本 183系 700/800番台 『はしだて (hashidate)』色

經過翻修工程後塗色變更的車輛。車種多元，包含『しらさぎ（shirasagi）』用485系的改造車，和中間車改造為前頭車等。



9 クハ (kuha) 183-1000



8 サロ (saro) 183

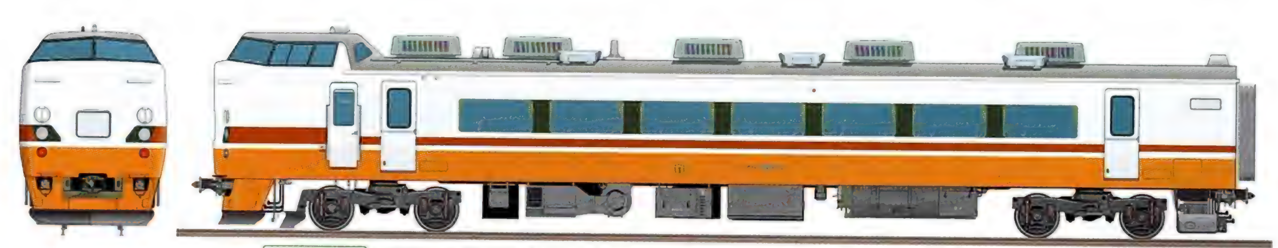


3 モハ (moha) 183-1000



JR東日本 189系『彩野』色 (第一代塗色)

為了替換東北本線直流區間等線區運行的臨時列車，將小山車輛中心所屬的車輛進行以內裝為主的翻修工程而成。



JR東日本 189系『彩野』色 (第二代塗色)

為了作為直通東武鐵道日光線的485系預備車，而將189系塗色更改後的現在外觀。由於189系有二個門，座位數較485系少。

JR東日本 185系 0番台『踊り子 (odoriko)』(現行塗色)

從特急列車到普通列車都能運用的萬能列車。1999年起進行翻修工程，裝設可調式座椅等，配備了更符合特急列車等級的設備。0番台是使用在東海道本線和伊東線的車系。共有含Green Car在內的10輛編組，和都是普通車的5輛編組等二種。

1 クハ (kuha) 185-0

2 モハ (moha) 184-0

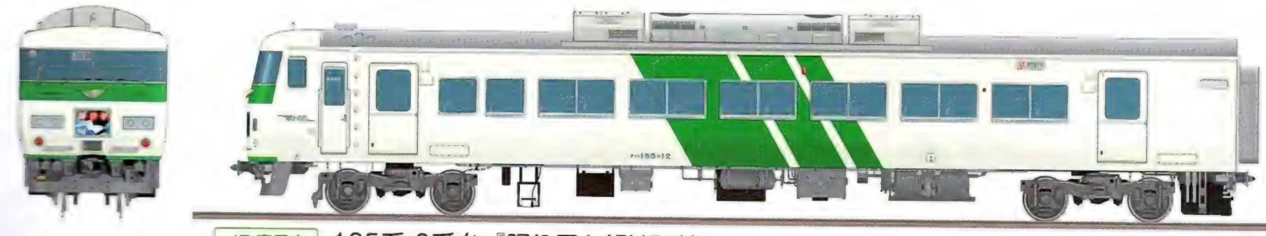
4 サロ (saro) 185-0

5 サロ (saro) 185

7 モハ (moha) 185-0

8 モハ (moh 184-0

10 クハ (moha) 185-100



JR東日本 185系 0番台『踊り子』(登場時)

國鐵時代1981年登場的185系，是以不沿襲國鐵特急色的劃時代設計登場的。現在有10輛編組和5輛編組各1列恢復了當時的塗色。圖為登場時，JNR標誌和車身擋板的形狀等和復刻編組不同。


クハ (kuha)
185-0


クハ (kuha)
185-100

185系前頭車雖然是固定方向的，但不論上行或下行都稱為クハ185，不同之處由番台來區別。


3 モハ (moha) 185-0


6 モハ (moha) 184-0


9 モハ (moha) 184-0


11 クハ (moha) 185-0

12 サハ (saha) 185-0



JR東日本 クロ157 (現行塗色)

皇室和國賓用的貴賓車。157系一般車除役後經183系再編組入185系200番台時進行了機械改造和塗色變更。1993年以後便未曾使用過。

JR東日本 185系 200番台 翻修車

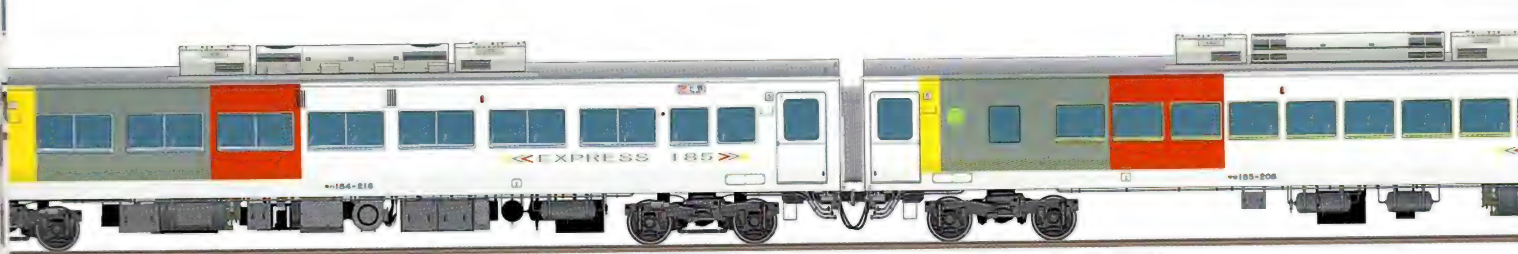
200番台是具有耐寒耐雪結構的車輛，登場時使用在急行『ゆけむり』（yukemuri，湯煙，溫泉的熱氣）等車次上，東北新幹線大宮暫定開業時，行駛上野～大宮間的『新幹線リレー号』（新幹線接力號）。東北、上越新幹線通車到上野後，則行駛東北本線和高崎、上越線的新特急。1995年時進行翻修工程，現在也使用在特急列車上。部分編組使用『踊り子』塗色。





2 モハ (moha) 185-200

3 モハ (moha) 184-200



5 モハ (moha) 184-200

6 サロ (saro) 185-200





JR東日本 185系 200番台 登場時

1982年的東北、上越新幹線大宮暫定開業時，行駛上野～大宮間的『新幹線リレー号』時登場的設計。由於形象上要配合200系新幹線，因此沒有做像0番台般大膽的斜線色塊設計。



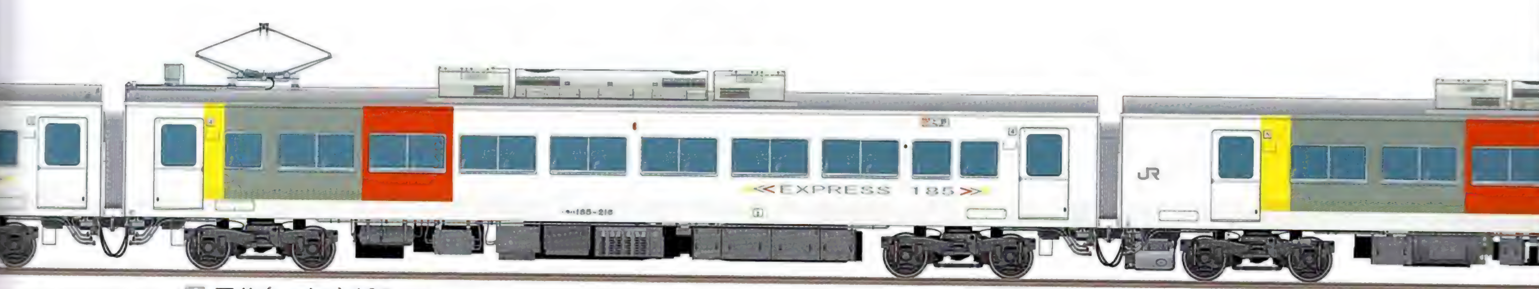


JR東日本 185系 200番台 雪跡號 (Spur)『フルフル (furufuru)』

1994年將2個編組特別塗色成為雪跡號使用。由於當時沒有現在這種可以全車包膜的設計方法，因此是以塗裝的費工方式來表現。



1 クハ (kuha) 185-300



4 モハ (moha) 185-200



7 クハ (kuha) 185-200





JR東日本 185系 200番台 湘南色

配合「特急草津號50周年感謝活動」，而於2010年登場的活動塗色。前面為80系電聯車金太郎的肚兜形狀塗色，現在仍然維持這種塗色做平常的運用。





JR東日本 185系 200番台 國鐵特急色

繼好評的湘南色後，將大宮車輛中心所屬的185系改塗活動塗色的第2彈，於2012年春天登場。這是以157系的方式來塗色，擋板原先為黑色，後改塗為像157系般的灰色。

JR西日本 381系 くろしお(現行色)

最早將傾斜裝置投入營運載客的，就是381系。首先引進的是中央西線的『しなの』（shinano；信濃），也引進行駛紀勢本線的『くろしお』（kuroshio；黑潮）和伯備線的『やくも』（yakumo；八雲）。圖為引進紀勢本線上『くろしお』的現在模樣。JR之後加連結由サロ381改造成前方展望的Green Carクロ380。

1 クロ (kuro) 380-0

2 モハ (moha) 380-0

4 モハ (moha) 380-0

7 モハ (moha) 380-500

9 クハ (kuha) 381-100



JR西日本 381系 クロ380『スーパーくろしお』(Super kuroshio；超級黑潮)

サロ381改造成景觀Green Car的登場當時塗色，而且側窗加大，和JR東海的クロ380的前頭部形狀不同。



クロ (kuro) 380



クハ (kuha) 381-500

通常是6輛編組運行的『くろしお』，在觀光旺季時會在大阪方增連3輛。連結部分雖然設有電動連結器，但沒有貫通門無法通行。



3 モハ (moha) 381-0



5 モハ (moha) 381-0

6 クハ (kuha) 381-500



8 モハ (moha) 381-0





JR西日本 381系 クハ381 100番台『スーパーくろしお』

大阪方的非貫通型態前頭車。在283系的『オーシャンアロー』（Ocean Arrow）出現之前，是通往紀伊的招牌特急列車『スーパーくろしお』。




6 クハ (kuha) 381-0

JR東海 381系 0番台

以中央西線特急『しなの』（shinano；信濃）之姿首度亮相的381系。登場當初的クハ381 0番台，在併結運行的考量下設計附有貫通門。在後繼車種383系登場後，仍然活躍在彈性運用的場合裡。



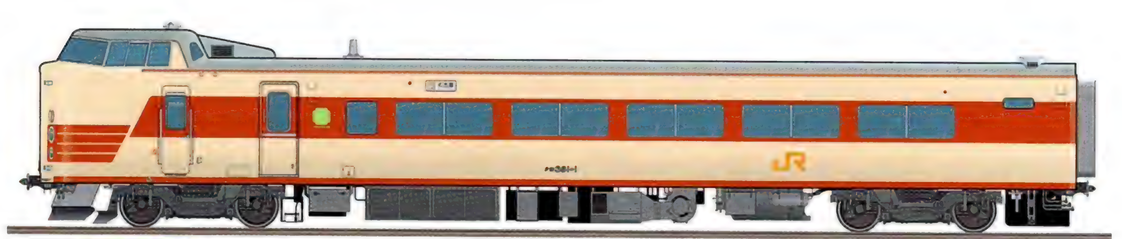

JR西日本 381系 100番台

使用在伯備線『やくも』和紀勢本線『くろしお』的編組，是使用前面非貫通的100番台。JR西日本彈性運用的車輛，至今仍保留了國鐵色。



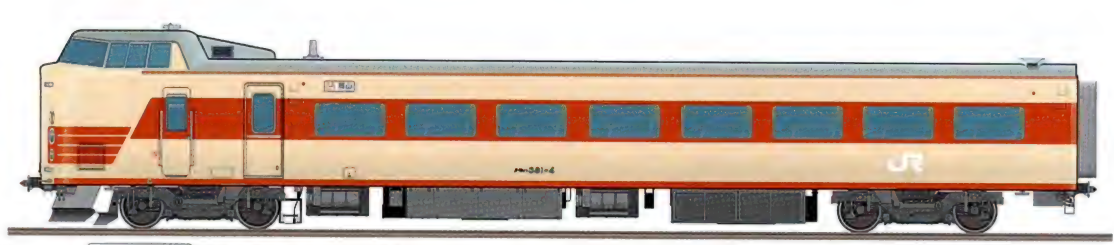

JR東海 381系 クロ381 10番台

JR東海將サロ381改造成『しなの』用的景觀Green Car，展望室為高底盤的結構。當時共打造了3輛。

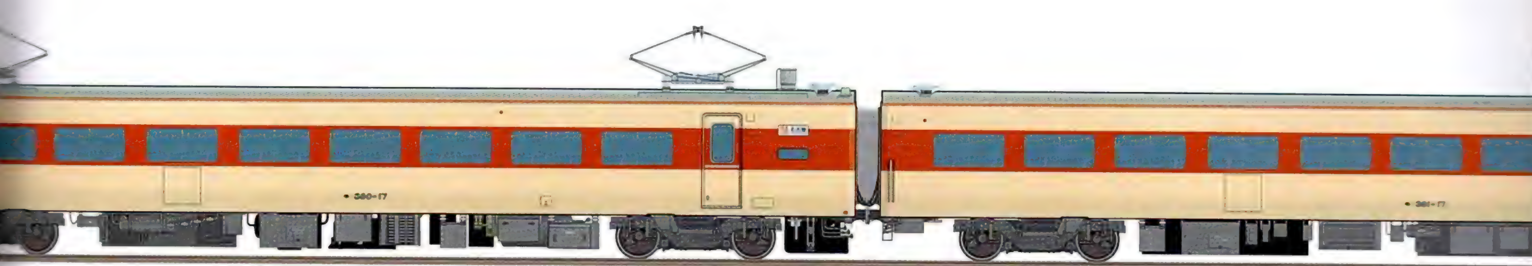
JR東海 381系 クロ381

將中間車改造，以補充因為增加『しなの』（shinano）班次而不足的前頭車。國鐵時代最後一天時1、2號完成。前面的貫通門為簡易版本，特急標誌為平面而非立體的。

JR西日本 381系 クモハ381

為了因應伯備線『やくも』的增班與短編組化，而由中間車改造而成的電動車。由於這車輛的出現，3輛編成的特急車輛於是出現。



5 モハ (moha) 380-0

4 モハ (moha) 381-0



JR西日本 381系 クロ380『スーパーやくも』景觀 Green Car

翻修的重點在於前面改設展望功能的景觀Green Car。雖然形式名稱接在『しなの』之後，但前面形狀等的改造內容有很有的不同。



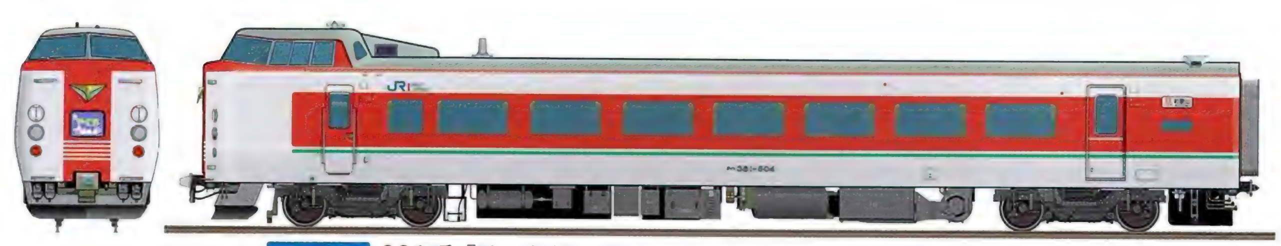
JR西日本 381系 クハ381 100番台『スーパーやくも』

翻修後用來行駛『スーパーやくも』（Super Yakumo；超級八雲）的一般座椅前頭車。施工內容包含了椅距的擴大和內裝的變更。



JR西日本 381系『やくも』

做了和『スーパーやくも』相同內裝升級的一般『やくも』塗裝。編組中沒有景觀Green Car。



JR西日本 381系『ゆったりやくも』

將『やくも』2個系統整合的『ゆったりやくも』（寬敞八雲）塗色於2007年登場。包含內裝在內的翻修工程順序進行，現在已經統一為這種塗色了。

JR東日本 583系『はくつる』國鐵時代

高度成長期的1968年時，將晝行和夜行特急整合，藉以提高運用效率的世界第一列臥鋪座椅兼用電聯車。這列交直流兩用電聯車，在東北本線的夜行特急『はくつる』（hakutsuru；白鶴）的全盛期時，曾以含餐車13輛編組運行過。移交給JR東日本車輛中的一個編組，雖然只是6輛編組，但至今仍活躍在彈性運用的領域裡。





2 モハネ (mohane) 582　　3 モハネ (mohane) 583



5 モハネ (mohane) 583　　6 サロ (saro) 581





10 クハネ (kuhane) 581

JR西日本 583系 SPUR色 (第一代『きたぐに』色)

1992年進行翻修的急行『きたぐに』（kitaguni；北國）用583系。含改造而出現的サロネ581在內為10輛編組。圖為前頭車クハネ581。





10 クハネ (kuhane) 583

JR西日本 583系『きたぐに』(第二代『きたぐに』色)

JR西日本急行『きたぐに』用583系現在的塗色。『きたぐに』用車和加掛設有迷你沙龍的サロ581-100番台的『シュプール』用有所不同，logo也有異。2012年3月17日的改點時，『きたぐに』已成為臨時列車，縮短成為7輛編組。



1 クハネ (kuhane) 583



4 モハネ (mohane) 582



7 サシ (sashi) 581

8 モハネ (mohane) 582



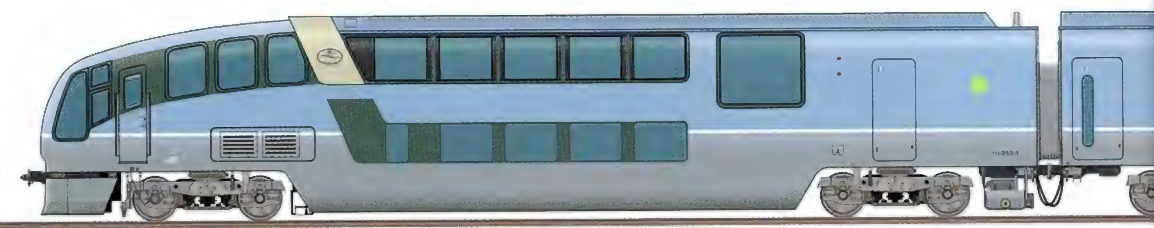
9 モハネ (mohane) 583

8 モハネ (mohane) 582



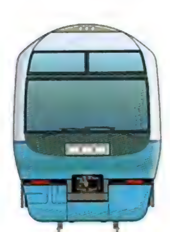
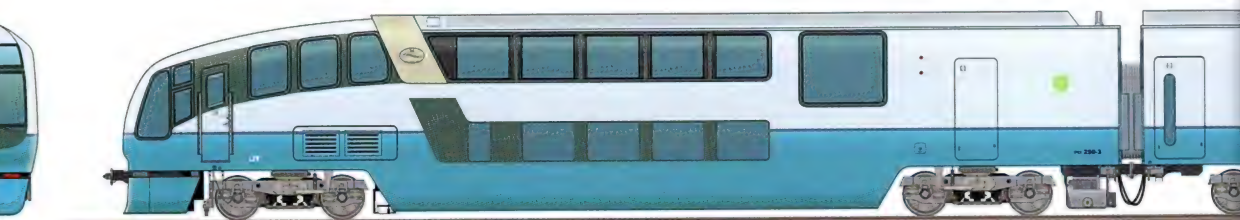
9 モハネ (mohane) 583

8 モハネ (mohane) 582

JR東日本 251系『スーパービュー踊り子』登場時　1 クロ (kuro) 250-0

為了加強搭火車的樂趣，JR東日本於1990年引進了251系，全車都是高底盤或雙層車廂，又有大窗戶的觀光列車。圖為1次車，雨刷有3支。

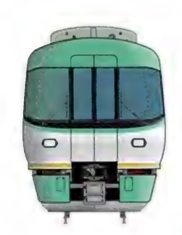
JR東日本 251系『スーパービュー踊り子』翻修後　1 クロ (kuro) 250-0

2002年進行翻修，也變更了外觀的塗色。車內由通俗的感覺改為高雅的感覺。圖為2次車，雨刷改為2支。




JR東日本 253系 1000番台　『日光』『きぬがわ』　1 クハ (kuha) 253-1000

將『成田エクスプレス』（成田特快車）退下來的253系改造，以替換由485系行駛的東武日光直通特急。除了將放置行李箱的空間改為客座之外，還廢除了前面貫通門，サハ的連結位置也有所變更。



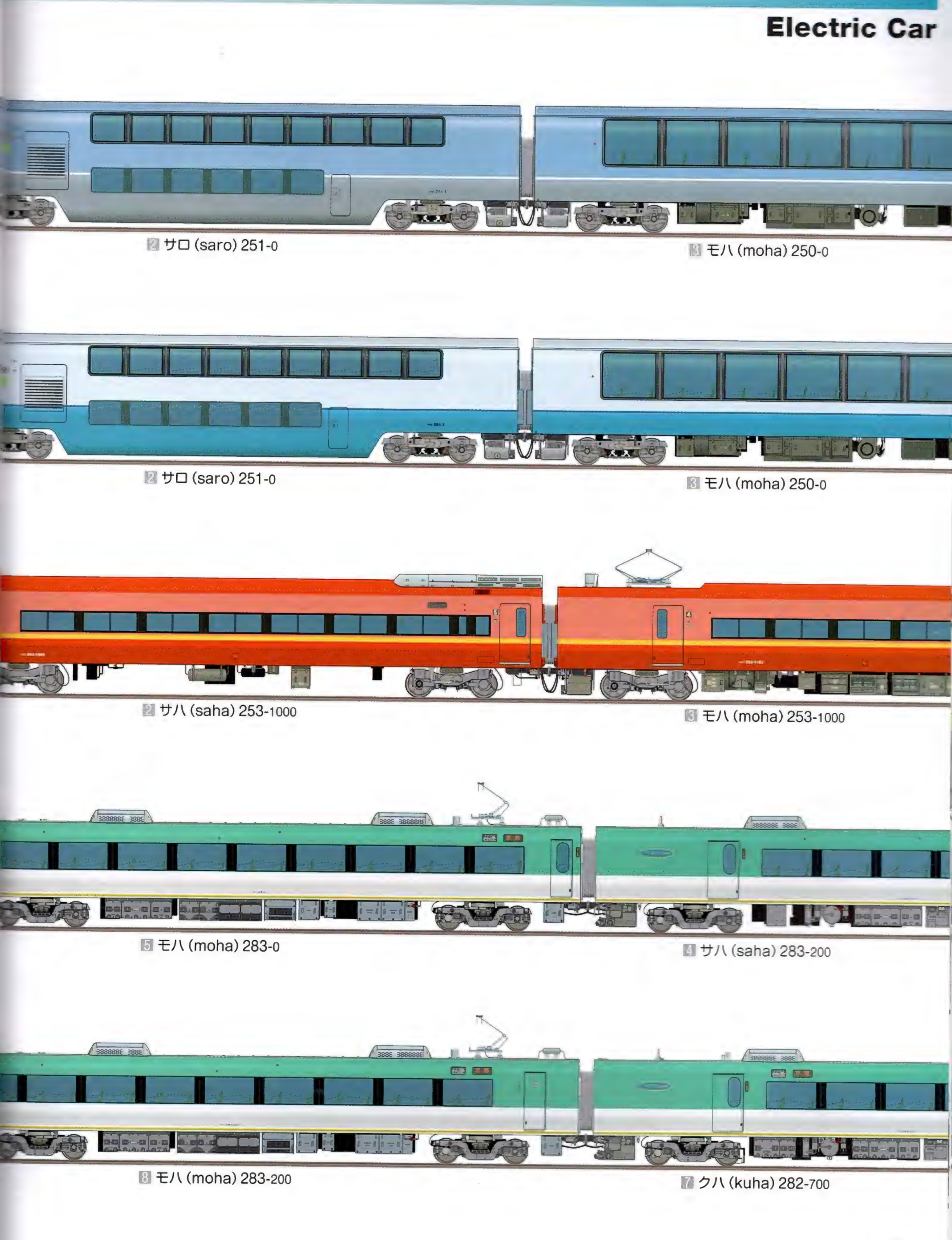

JR西日本 283系『オーシャンアロー』HA901/HA902 編組　6 クハ (kuha) 283-500

1996年登場的紀勢本線招牌列車『オーシャンアロー』（Ocean Arrow）。車上配備了傾斜裝置，最高速度達130km/h。圖為6輛的基本編組，新宮方連結的第1車是流線形的景觀Green Car。




JR西日本 283系『オーシャンアロー』HA931編組　9 クロ (kuro) 283-0

3輛編組的2列附屬編組裡，HB631編組的京都方是流線形的景觀Green Car。另一列HB632編組，則是兩端前頭車都是設有貫通門的普通車。基本編組加上2列的附屬編組，可以由最大12輛編組來運行。



2 サロ (saro) 251-0
3 モハ (moha) 250-0

2 サロ (saro) 251-0
3 モハ (moha) 250-0

2 サハ (saha) 253-1000
3 モハ (moha) 253-1000

5 モハ (moha) 283-0
4 サハ (saha) 283-200

8 モハ (moha) 283-200
7 クハ (kuha) 282-700

JR東日本 E257系 0番台『あずさ』『かいじ』 500番台『わかしお』『さざなみ』『しおさい』『あやめ』

2001年時登場，用來汰換國鐵特急型的183系和189系。車體為雙層鋁合金結構的輕量化車體。0番台和E351一起活躍在中央東線上，前頭車分為非貫通型和貫通型二種，附屬編組用則有平面狀貫通型的クモハE257。2004年登場的500番台全部是5輛編組，使用在房總各線的特急車輛上；為了因應運輸量的需求，前頭車都是貫通結構。



クハ (kuha) E256-0



11 クハ (kumoha) E256-0



8 サロハ (saroha) E257-0



5 モハ (moha) E256-0



3 クハ (kuha) E257-100

2 クモハ (kuha) E257-0



1 クハ (kuha) E256-500



クハ (kuha) E257-100



クモハ (kumoha) E257-0



クハ (kumoha) E257-0

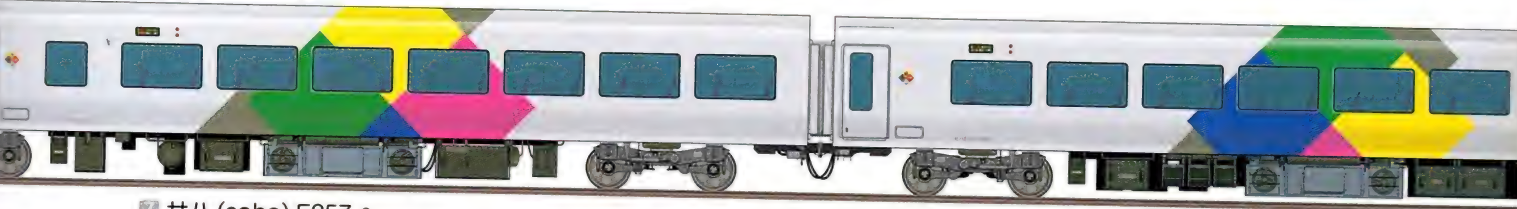


クハ (kumoha) E256-500



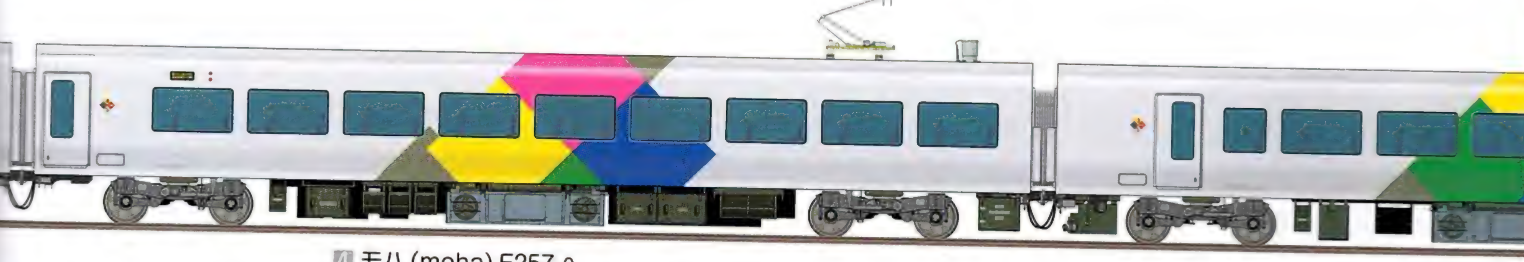
10 モハ (moha) E256-100

9 モハ (moha) E257-100



7 サハ (saha) E257-0

6 モハ (moha) E257-1000



4 モハ (moha) E257-0



1 クハ (kuha) E257-0



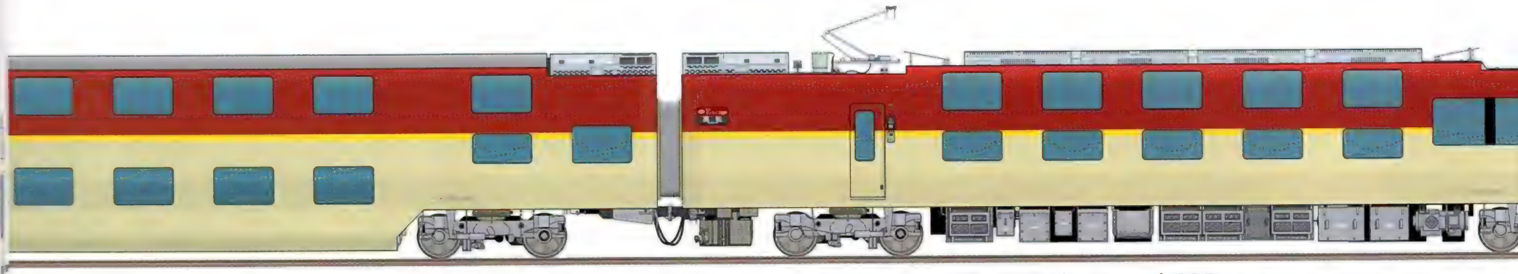
2 モハ (moha) E257-1500

3 モハ (moha) E256-500

JR東海 JR西日本 285系『サンライズエクスプレス』

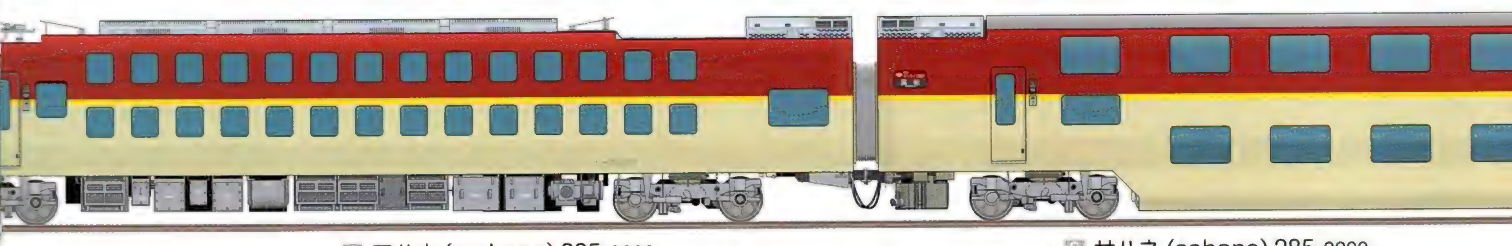


1998年登場，運用在夜行寢台特急『サンライズ瀨戸』和『サンライズ出雲』的車輛。JR西日本擁有0番台3編組，JR東海則擁有3000番台2編組，地板下機器的形狀略有不同，但性能相同，也共通運用。車廂為夜行專用的設備，備有從大通鋪形式的客房到單人房等各種形式的臥鋪（寢台），這一點和日夜併用的583系不同。



2 サハネ (sahane) 285-3200

3 モハネ (mohane) 285-3000

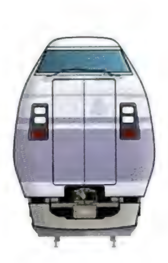


5 モハネ (mohane) 285-3200

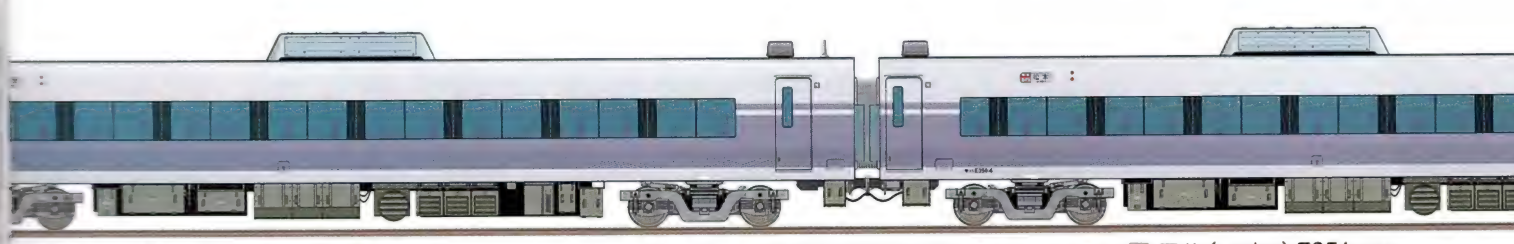
6 サハネ (sahane) 285-3200

JR東日本 E351系『スーパーあずさ』



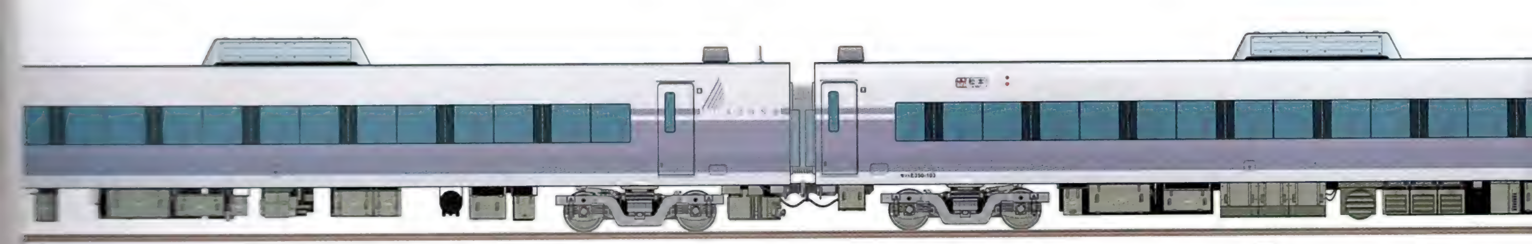


1993年登場，活躍在中央東線『スーパーあずさ』（Super azusa，超級梓）上的直流特急型電聯車。備有傾斜裝置，可以最高速度130km/h運行。集電弓是貫穿車體直接連接在轉向架的框架上，以便在過彎車體傾斜時不會偏離軌道中心。有8輛的基本編組和4輛的增結編組，連結部分是貫通型態，具有2種前頭形狀。



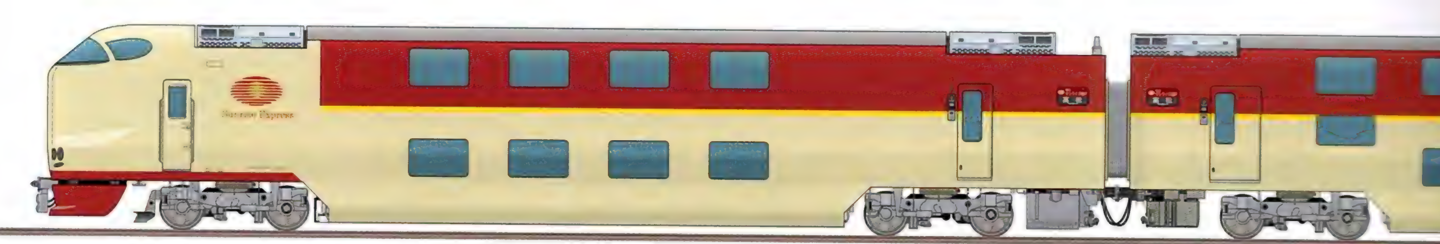
11 モハ (moha) E350-100

10 モハ (moha) E351-100

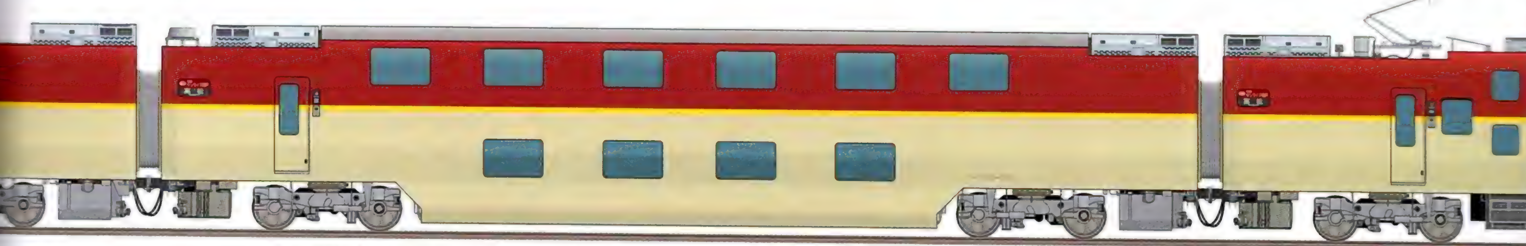


8 サハ (moha) E351-0

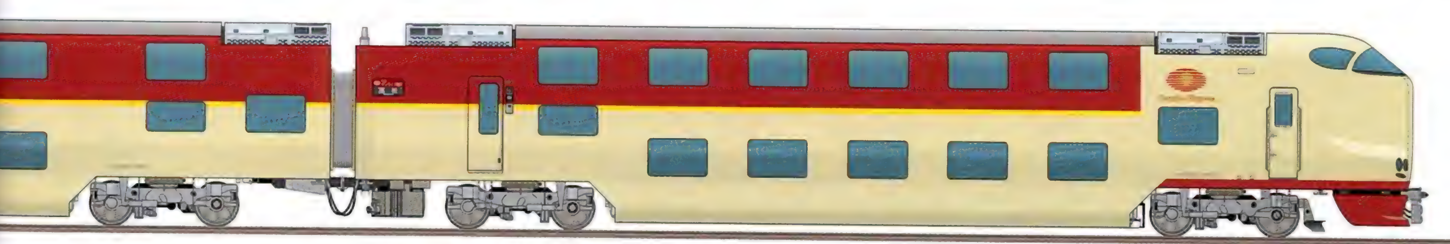
7 モハ (moha) E350-100



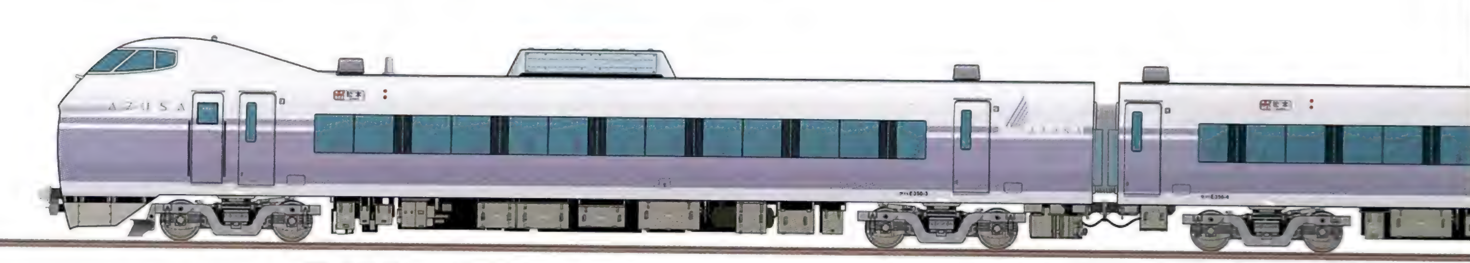
1 クハネ (kuhane) 285-3000



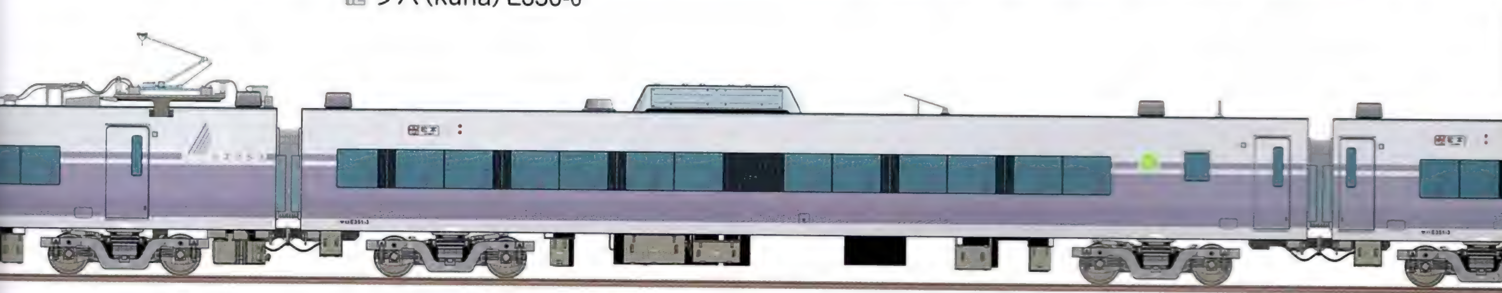
4 サロハネ (sarohane) 285-3000



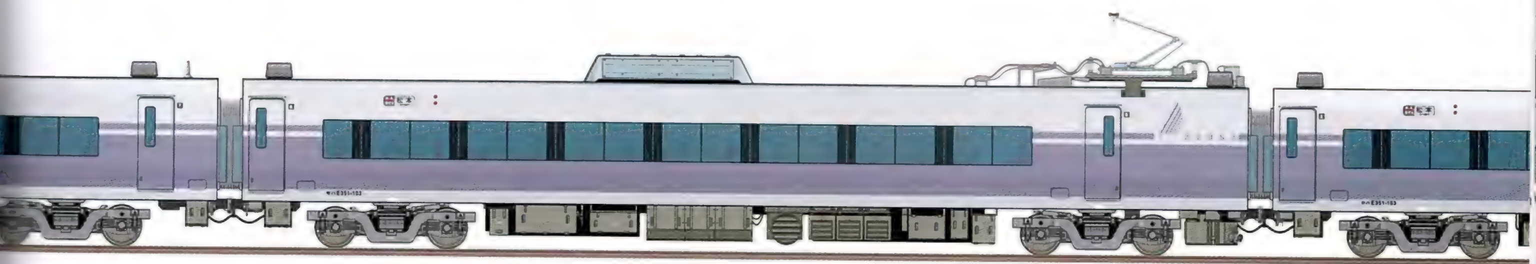
7 クハネ (kuhane) 285-3000



12 クハ (kuha) E350-0



9 サロ (saro) E351-0



6 モハ (moha) E351-0

JR東海 373系

1995年登場，提供特急『ワイドビューふじかわ』（wideview inaji）使用，以取代165系的急行『富士川』（fujikawa）。現在仍然活躍在特急『ワイドビュー伊那路』和Homeliner等班車上；也使用在『ムーンライトながら』（moonlight nagara；月光長良），在改為不定期列車之後，一天仍然一個班次的普通車到東京車站。特徵是普通車3輛編組，以及雙開式大車門和沒有階梯。





2 サハ (saha) 373-0

1 クハ (kuha) 372-0

JR東海 383系 『ワイドビューしなの』

接棒381系的直流特急型電聯車。除了傾斜裝置之外，還配備了自導式轉向架，以減輕過彎時對線路的橫向壓力。1994年完成，1995年加入營運。除了圖6長野方連結了景觀Green Car的6輛編組之外，還有有著貫通型Green Car的4輛編組，和普通車的2輛編組等，可以視需要進行彈性編組。



クロ (kuro) 383

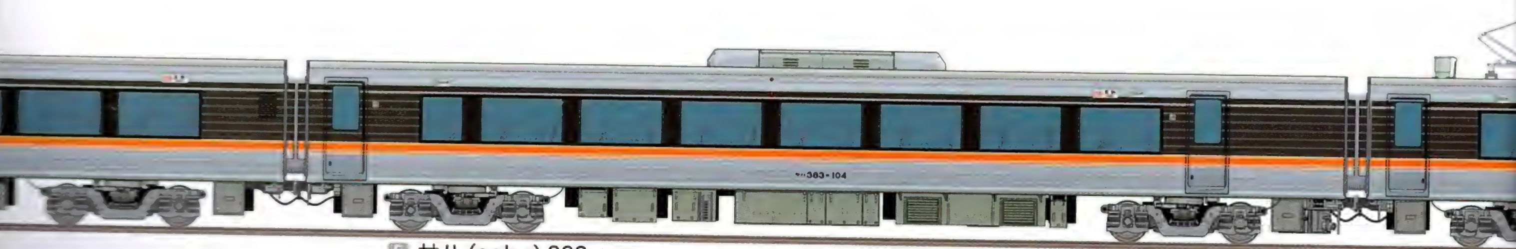


クモハ (kumoha) 383



2 モハ (moha) 383-0

3 サハ (saha) 383-0

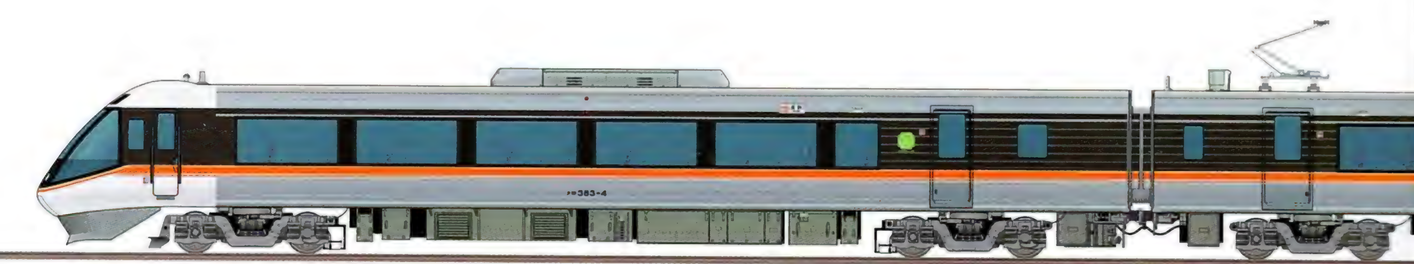


5 サハ (saha) 383-100



3 クモハ (kumoha) 373-0

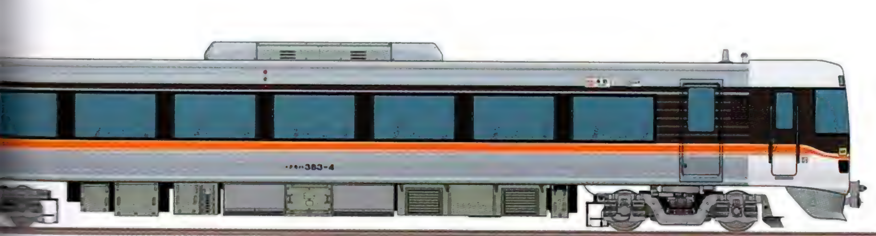




1 クロ (kuro) 383-0



4 モハ (moha) 383-100

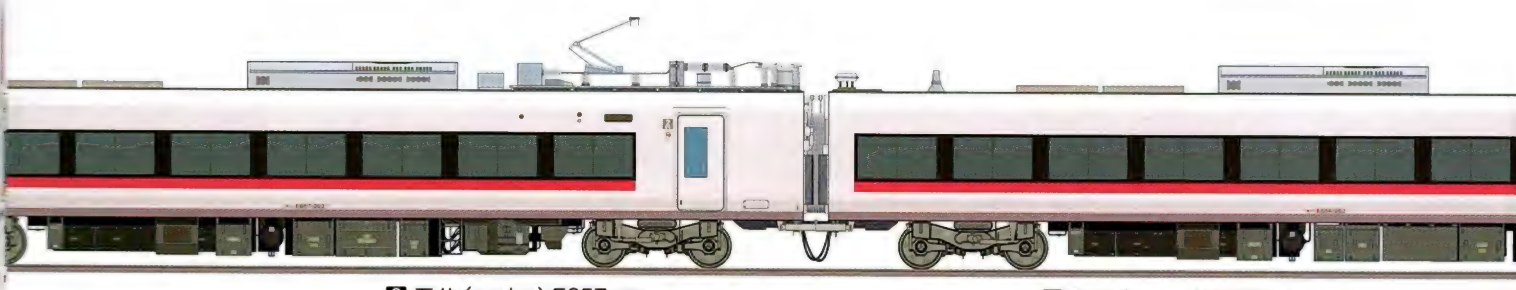


6 クモハ (kumoha) 383-0

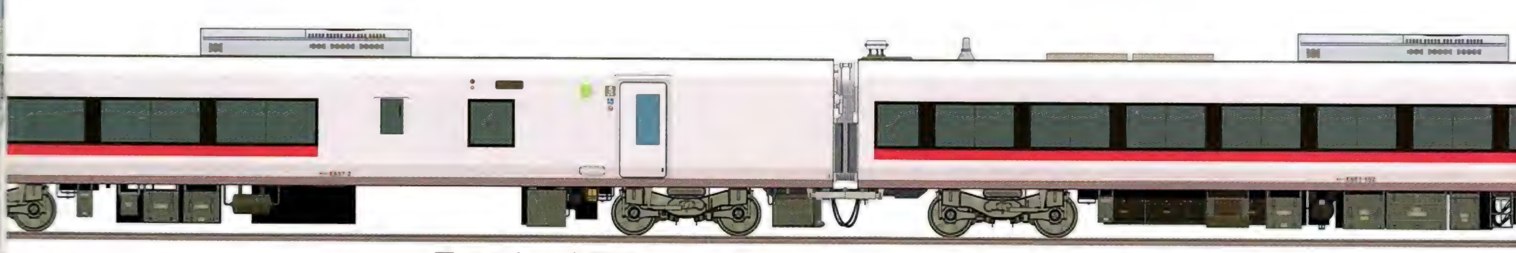
JR東日本 E657系 『スーパーひたち』『フレッシュひたち』

為了汰換651系『スーパーひたち』和E653系『フレッシュひたち』二個車種同時追求車種統一，而上線使用的常磐線新特急型電聯車。全列車為含Green Car在內的10輛編組，不進行舊有的併結運行。技術上沿襲了最新的E259系『成田特快車』和E655系『和』。全車配備主動式懸吊系統和車體間減震器，乘坐上更為舒適。內外裝都以和式為主體設計，外裝的粉紅色調，來自於偕樂園的紅梅與白梅競相盛開的感覺。





2 モハ (moha) E657-200　3 モハ (moha) E656-200



5 サロ (saro) E657-0　6 モハ (moha) E657-100



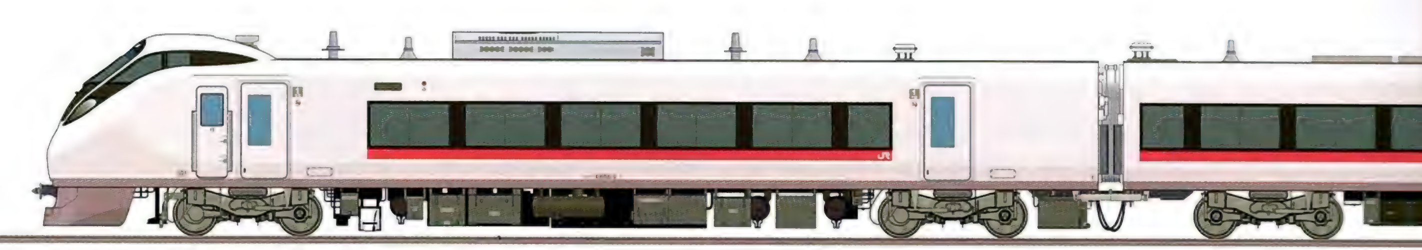
8 モハ (moha) E657-0　9 モハ (moha) E656-0



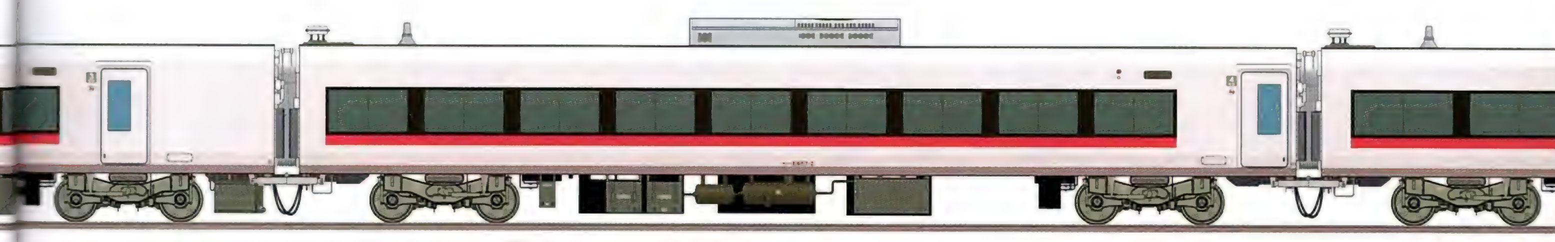


JR東日本 485系 700番台『リゾートやまどり』(resort yamadori，度假山鳥)

2011年誕生，屬於高崎車輛中心的Joyful Train（旅遊列車）。將和式座位的Green Car列車『せせらぎ』（seseragi）4輛編組，搭配原為『やまなみ』（yamanami）的2輛中間車，組合成6輛編組的普通車。車內改為一般座椅，窗戶的配置也加以修改。



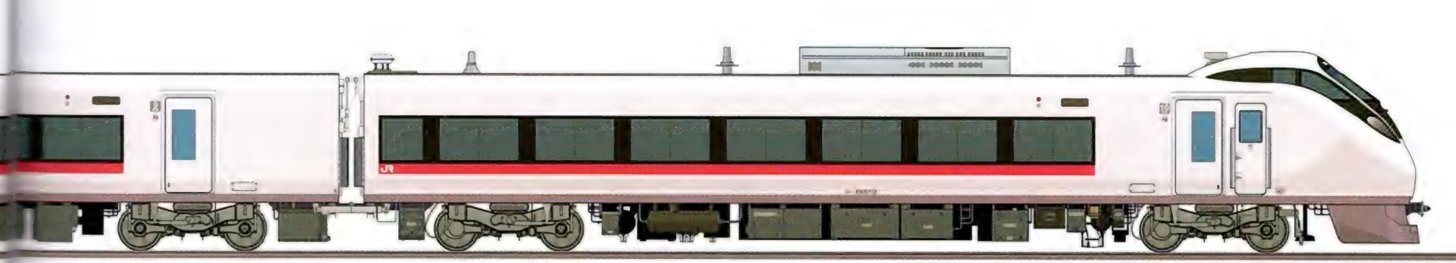
1 クハ (kuha) E656-0



4 サハ (saha) E657-0

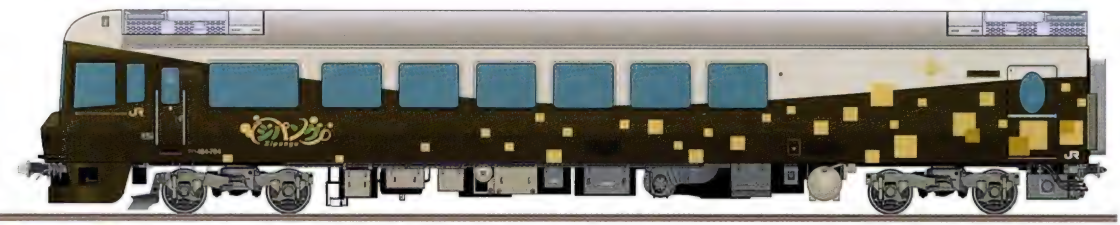


7 モハ (moha) E656-100



10 クハ (kuha) E657-0



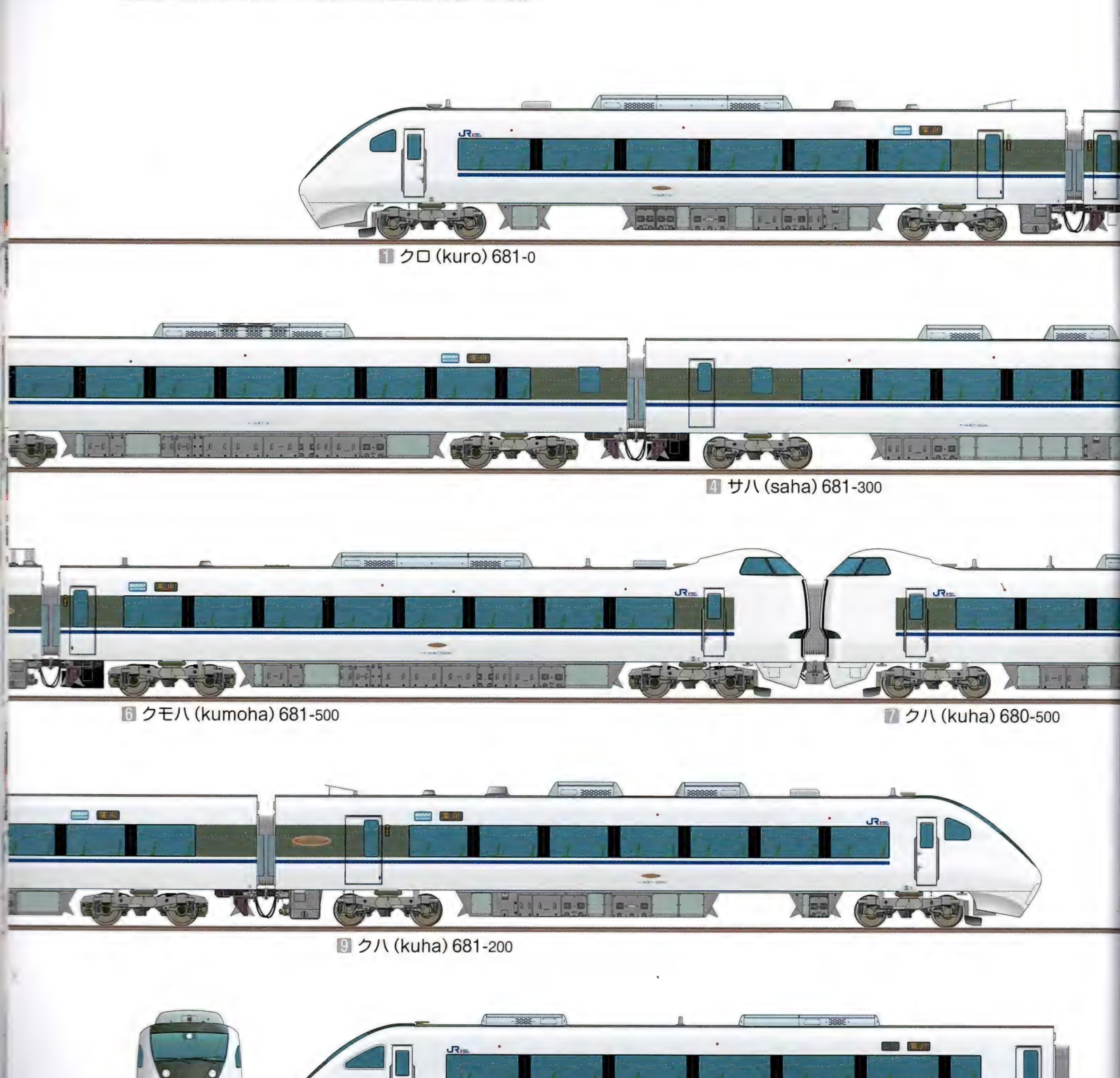


JR東日本 485系 700番台『ジパング』(Zipangu)

2012年誕生，屬於盛岡車輛中心的Joyful Train（旅遊列車）。由『やまなみ』（yamanami）的前頭車，和運行『つがる』（tsugaru，津輕）的485系3000番台中間車組合而成的4輛編組列車。車體雖然不同，但出色的外裝設計讓編組有了一體感。

JR西日本 681系『サンダーバード』

活躍在特急『サンダーバード』（Thunderbird，雷鳥）和『はくたか』（hakutaka，白鷹）等列車上的JR西日本交直流特急型電聯車。1995年開始量產，以取代485系行駛的『スーパー雷鳥』（super raicho，超級雷鳥），成為北陸本線的主角。圖為『サンダーバード』的編組，為了配合683系的登場，部分設備和窗戶配置已改為變更之後的。分割後的3輛編組也有駛入七尾線。



1 クロ (kuro) 681-0

4 サハ (saha) 681-300

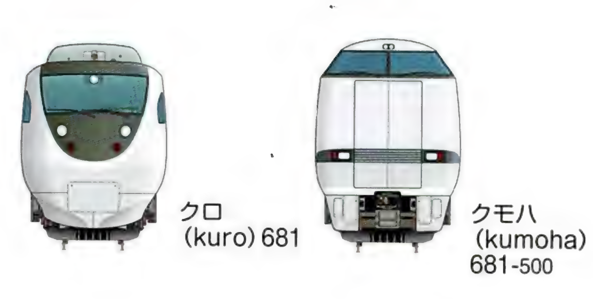
6 クモハ (kumoha) 681-500

7 クハ (kuha) 680-500

9 クハ (kuha) 681-200

JR西日本 681系 1000番台

1992年登場的681系量產先行試作車編組。2001年經過量產改造，改以T18編組和T07編組運用在『サンダーバード』。圖為登場當時。



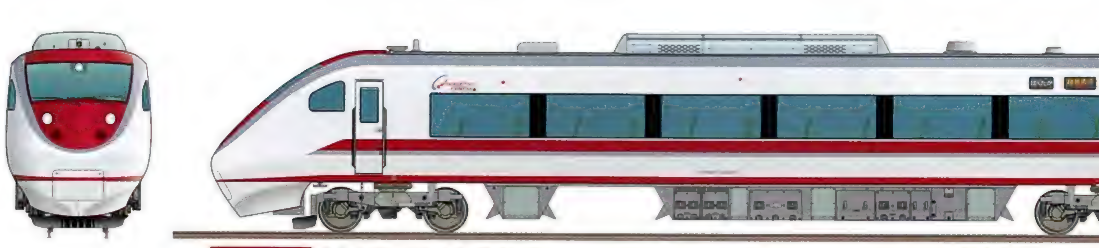
681系有2種前頭形狀，連結部分是有著485系類似貫通門的高駕駛室結構。由於流線型的前頭部分必須當車頭，因此組成12輛編組時必須加入683系的3輛車輛。

2 サハ (saha) 680-0

3 モハ (moha) 681-0

5 サハ (saha) 680-0

8 モハ (moha) 681-300

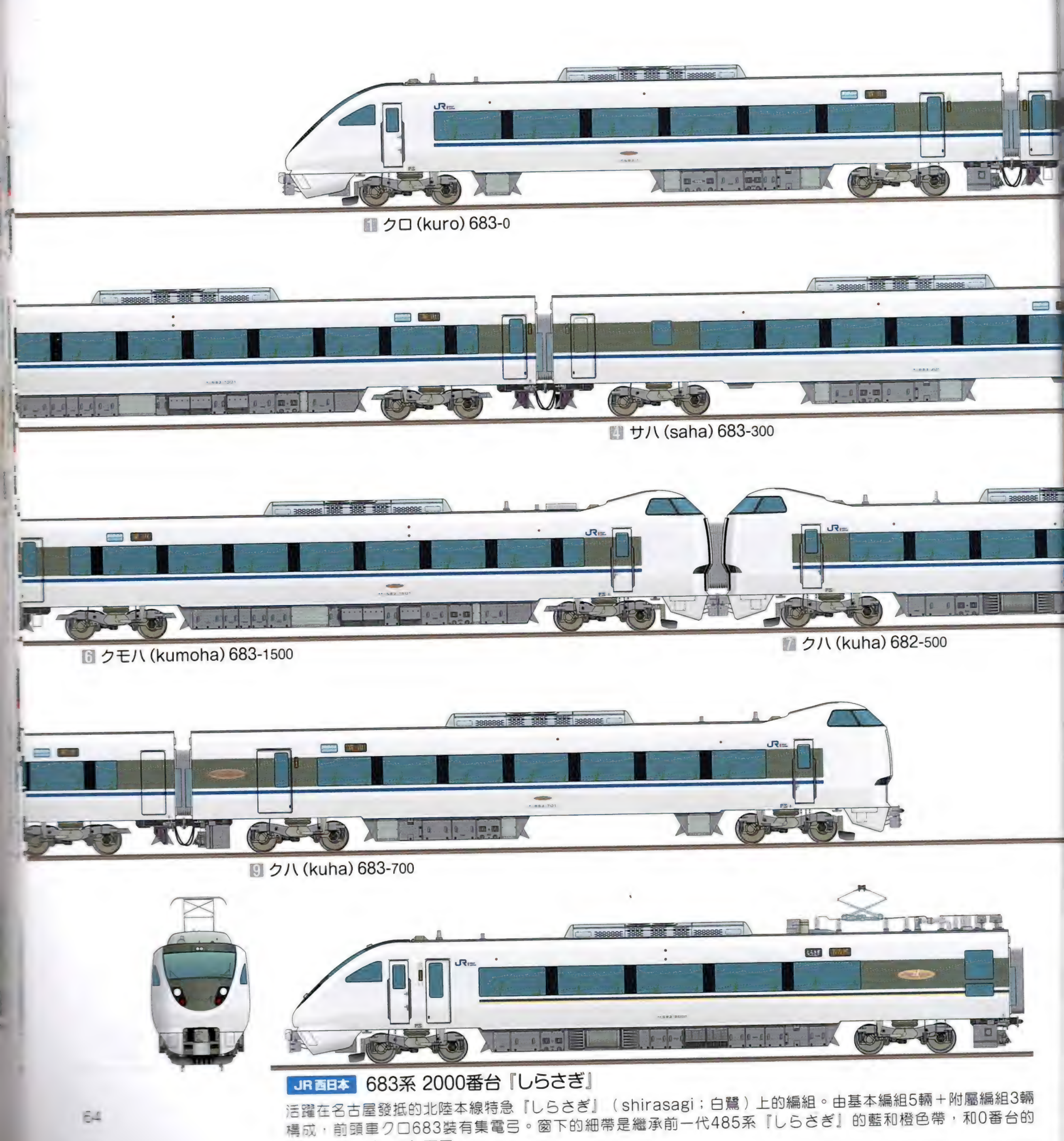


北越急行 681系 2000番台『スノーラビット』(snow rabbit，雪兔)

第三部門的北越急行為了直通北越本線而準備的特急型電聯車，規格和『はくたか』相同，也共通運用。

JR西日本 683系『サンダーバード』

為681系的改良增備型車輛，同樣配備在『サンダーバード』（Thunderbird，雷鳥）。基本設計沿襲了681系，但車體改為鋁合金製，而且前頭部的頭燈一帶形狀也略有改變。3輛的增結編組兩端是貫通型，可以作12輛編組的運用；也會和681系併結運行。



1 クロ (kuro) 683-0

4 サハ (saha) 683-300

6 クモハ (kumoha) 683-1500

7 クハ (kuha) 682-500

9 クハ (kuha) 683-700

JR西日本 683系 2000番台『しらさぎ』

活躍在名古屋發抵的北陸本線特急『しらさぎ』（shirasagi；白鷺）上的編組。由基本編組5輛＋附屬編組3輛構成，前頭車クロ683裝有集電弓。窗下的細帶是繼承前一代485系『しらさぎ』的藍和橙色帶，和0番台的『サンダーバード』不同。



流線型前頭車的車燈設計和681系不同是這個車系的特徵，貫通型部分的設計則沒有大變化。

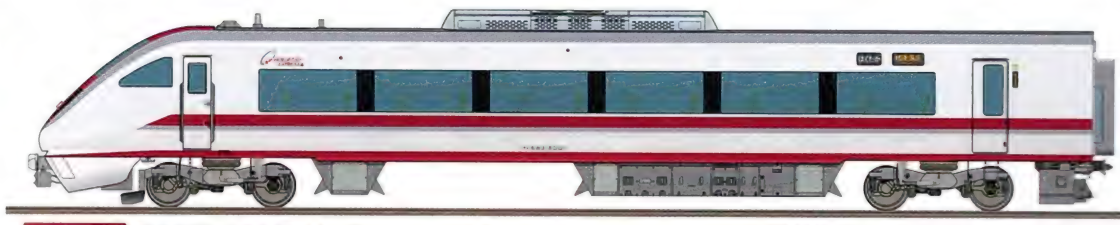
2 サハ (saha) 682-0

3 モハ (moha) 683-1000

5 サハ (saha) 682-0

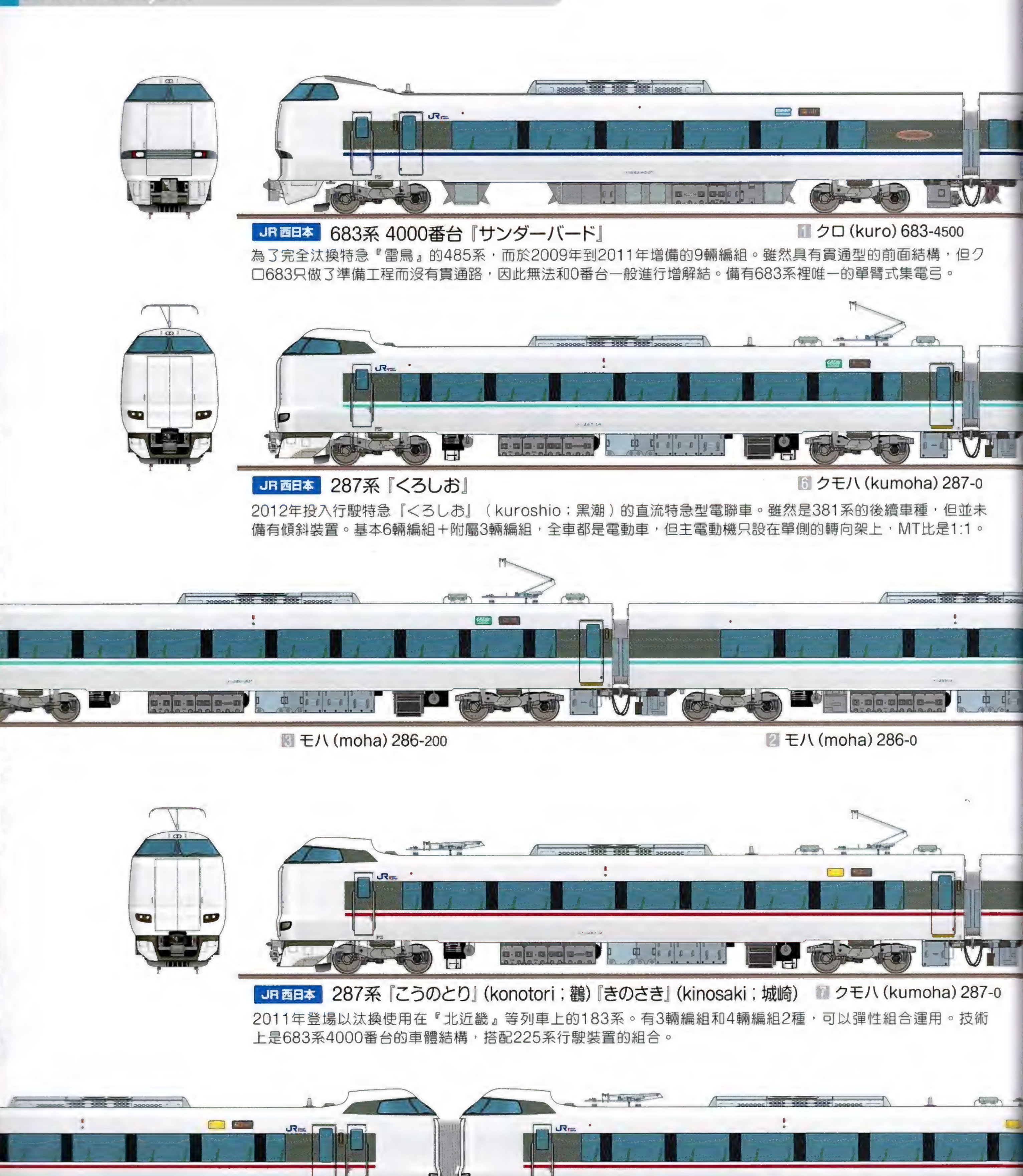
8 モハ (moha) 683-1300





北越急行 683系 8000番台『スノーラビット』(snow rabbit，雪兔)

北越急行增備的第3編組，因為製造時期的關係而成為了683系。塗色沿襲著681系，但貫通結構的前頭車前面的色帶則改為紅色。



JR西日本 683系 4000番台『サンダーバード』

為了完全汰換特急『雷鳥』的485系，而於2009年到2011年增備的9輛編組。雖然具有貫通型的前面結構，但クロ683只做了準備工程而沒有貫通路，因此無法和0番台一般進行增解結。備有683系裡唯一的單臂式集電弓。

JR西日本 287系『くろしお』

2012年投入行駛特急『くろしお』（kuroshio；黑潮）的直流特急型電聯車。雖然是381系的後續車種，但並未備有傾斜裝置。基本6輛編組＋附屬3輛編組，全車都是電動車，但主電動機只設在單側的轉向架上，MT比是1:1。

JR西日本 287系『こうのとり』(konotori；鸛)『きのさき』(kinosaki；城崎)

2011年登場以汰換使用在『北近畿』等列車上的183系。有3輛編組和4輛編組2種，可以彈性組合運用。技術上是683系4000番台的車體結構，搭配225系行駛裝置的組合。

2 サハ (saha) 682-4300

3 モハ (moha) 683-5400

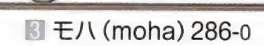
5 モハ (moha) 280-0

4 モハ (moha) 287-200

1 クモロハ (kumoroha) 286-0

6 モハ (moha) 286-100

5 クモハ (kumoha) 286-0



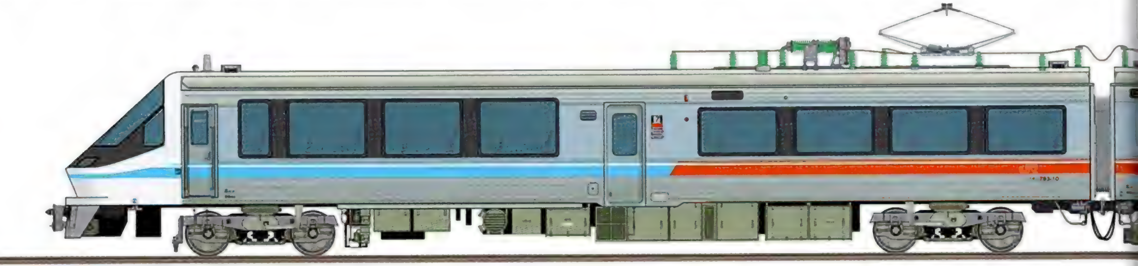
3 モハ (moha) 286-0

2 モハ (moha) 286-100




JR九州 783系『ハイパーサルーン』(Hyper Saloon) 7 クモハ (kumoha) 783-0

改為JR之後的首款新形式列車，1988年登場，投入『ハイパー有明』（Hyper Ariake）使用的交流特急型電聯車。由不鏽鋼車體和鋼製前頭部組合而成，前面為展望構造。紅色色帶為JR九州的企業識別色。

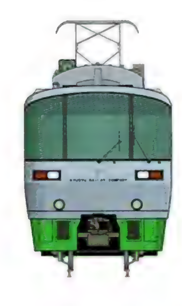
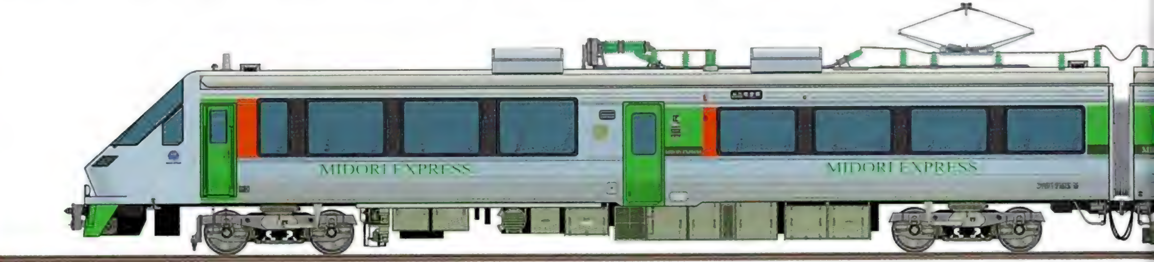
JR九州 783系『ハイパーかもめ』 9 クモハ (kumoha) 783-0

設有咖啡座的『ハイパーかもめ』（Hyper Kamome；超極海鷗）用7輛編組，於1989年登場。前頭部分的色帶為藍色，以區別『ハイパー有明』用的車輛。圖中反向的前頭車クロ782，藍色帶在前方繞一圈。




JR九州 DE10 1756+『ハイパー有明』

由專用塗色的DE10牽引行駛非電化的豐肥線。方式是由485系時代沿襲下來，也曾以國鐵特急色的DE10（參考146頁）牽引。機車後方的ヨ8000則搭載著供給服務用電源的發電機。

JR九州 783系『みどり』 14 クモハ (kumoha) 783-0

目前所有的783系車輛都在進行翻修工程，剛出現時的外觀已經消失。『みどり』（midori；綠）用的4輛編組是2000年時改造的。圖中的反方向前頭車，是由中間車改造成、設有貫通門的平頭型，和下方的クハ783-100同樣形狀，顏色為綠色。




JR九州 783系『ハウステンボス』(豪斯登堡) 10 クハ (kuha) 783-100

以鮮豔的塊狀色彩塗繪的車身設計，承襲自前一代的485系。由中間車改裝的クハ783-100，是貫通結構的前頭車，和『みどり』連結運行時可以穿過去。



6 モハ (kumoha) 783-100

5 サハ (saha) 783-100



8 モハ (moha) 783-100

7 サハ (saha) 783-100



1 クロハ (kuroha) 782-0

2 サハ (saha) 787-100



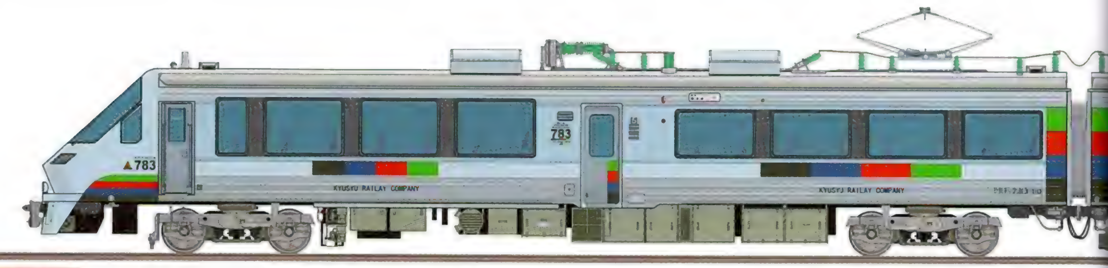
13 モハ (moha) 783-100

12 サハ (saha) 783-200



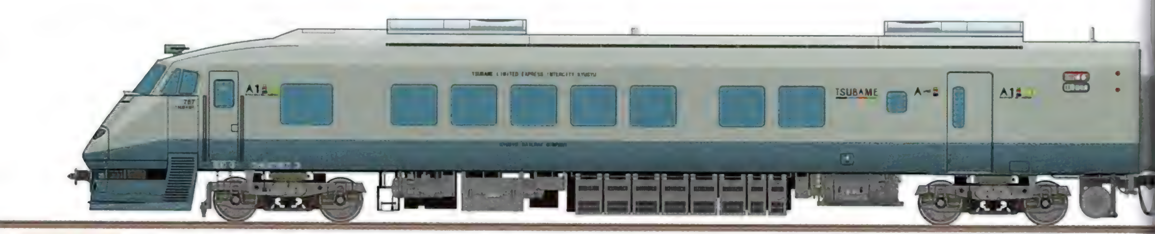
9 モハ (moha) 783-200

8 モハ (moha) 783-100

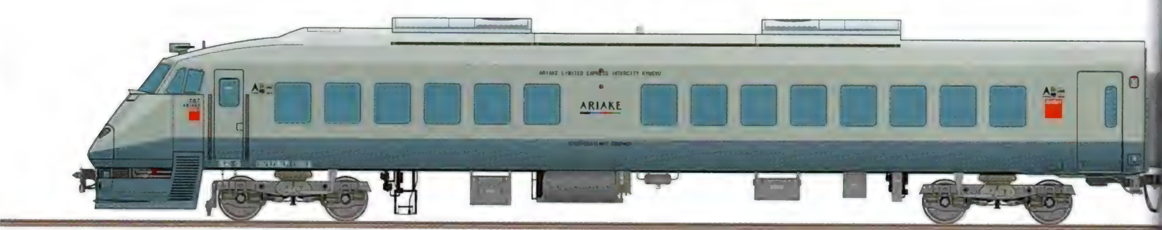
JR九州 783系『ハイパーかもめ』 5 クモハ (kumoha) 783-0

1994年到1996年之間翻修過後的現在模樣，是使用在『かもめ』（kamome；海鷗）和『にちりん』（nichirin；日輪）上的4輛編組。雖然會有併結『みどり』和『ハウステンボス』的12輛編組運行，但由於兩端都是景觀車，無法穿過通行。

JR九州 787系『つばめ』 1 クモロ (kumoro) 787-0

JR九州招牌特急、1992年登場的交流型電聯車。登場時是濃淡金屬灰的雙色塗色，並使用了二次戰後國鐵的代表性列車名『つばめ』（tsubame，燕子）。穩重的塗色裡配置了鮮豔的logo和點綴的色塊。

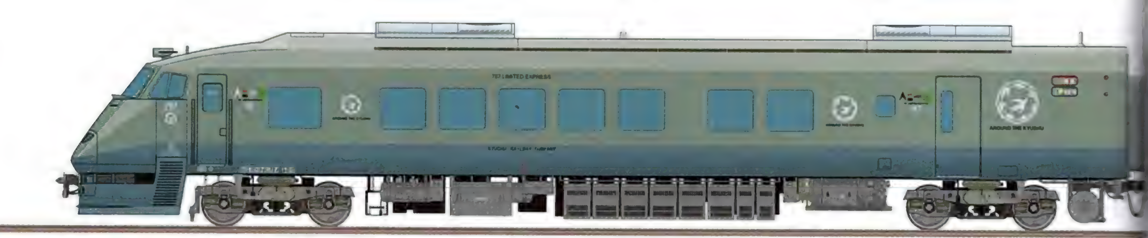
JR九州 787系『ありあけ』(ariake；有明) 舊塗色 1 クハ (kuha) 787-100

4輛的短編組，車體上的logo用來區別『つばめ』。圖中的前頭車クハ787-100，是由サハ（saha）787-100改造而成的車輛，車內留有分為前後二段的中間車時代結構。




JR九州 787系『リレーつばめ』 1 クモロ (kumoro) 787-0

為了接續2004年局部通車的九州新幹線而登場的『リレーつばめ』（Relay Tsubame，接力燕子），為單一塗色配上金色logo的高雅設計。由於搭車時間短而廢掉了簡餐部，改裝為一般座位。

JR九州 787系『アラウンド・ザ・九州』(Around the Kyushu) 1 クモロ (kumoro) 787-0

圖中列車是2011年3月以後的模樣，已經拿掉了列車logo，自由度高、可以運用在各種列車上。變更當初是以貼紙將舊的標誌貼起來；編組也從7輛減到6輛。



4 モハ (moha) 783-100

3 サハ (saha) 783-0



2 モハ (moha) 786-300

3 サハシ (sahashi) 787-0



2 モハ (moha) 786-0

3 モハ (moha) 787-0



2 モハ (moha) 786-300

3 サハ (saha) 787-100



2 モハ (moha) 786-300

3 サハ (saha) 787-200

JR東海 N700系 1000番台 (N700A)

2013年2月登場的東海道山陽新幹線用最新車輛。基本結構承襲了N700系，但加強了剎車功能，以及實現了優越的環保性能。外觀的變化不大，但每二輛中有一輛繪製了將"A"字圖案化的logo。形式名稱沿襲了原來的N700系，由1000番台作為區分，並有N700A的暱稱。運行的經驗，將運用反映在日後N700翻修時。



2 787-1000

3 786-1500

5 785-1300

7 787-1400

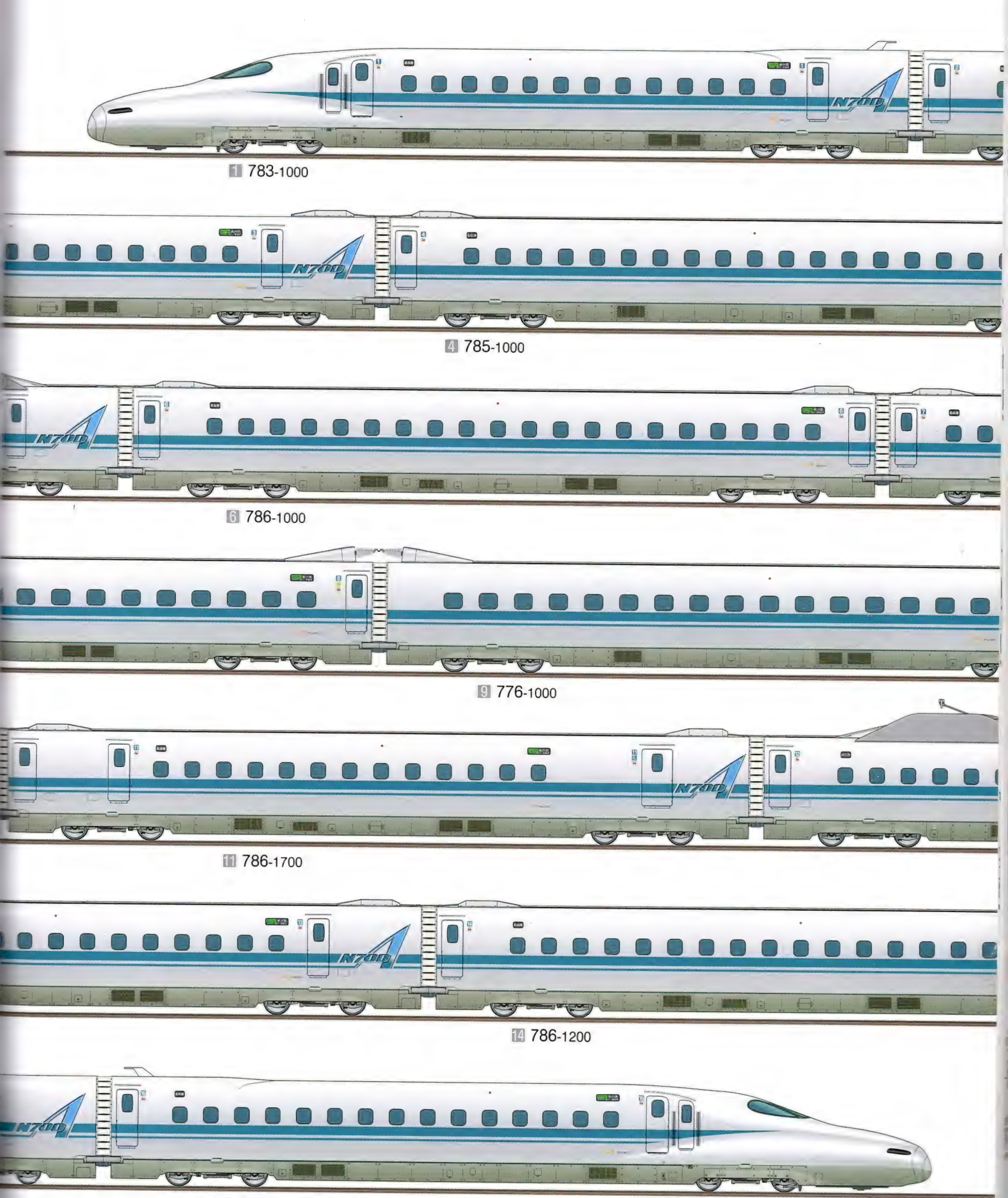
8 775-1000

10 777-1000

12 785-1600

13 785-1500

15 787-1500



1 783-1000

4 785-1000

6 786-1000

9 776-1000

11 786-1700

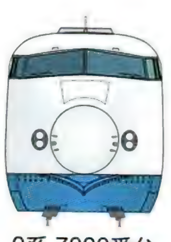
14 786-1200

16 784-1000

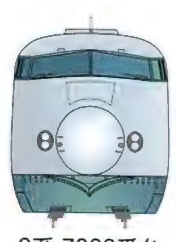


0系 1000番台

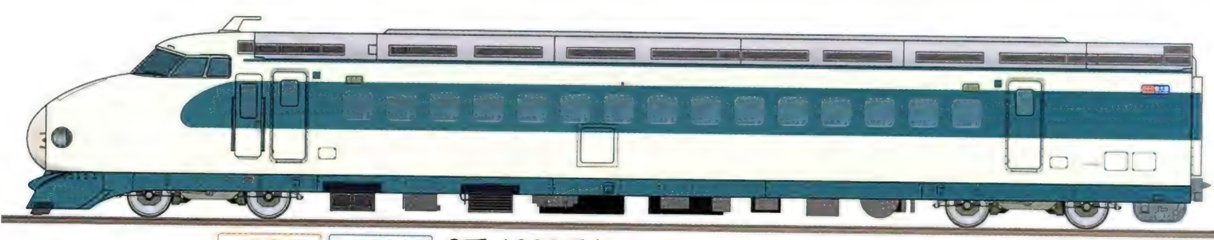
0系 2000番台



0系 7000番台

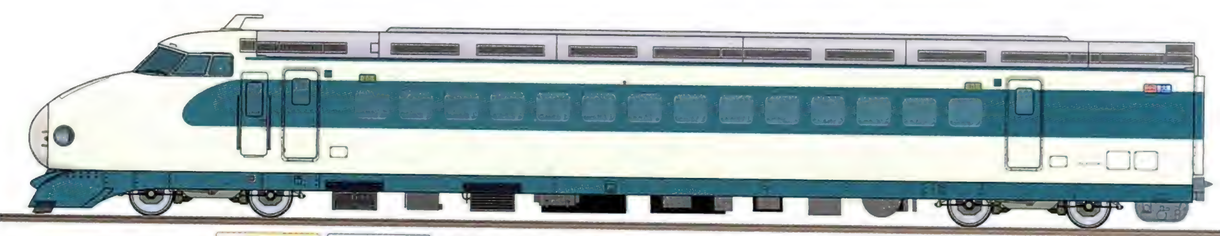


0系 7000番台



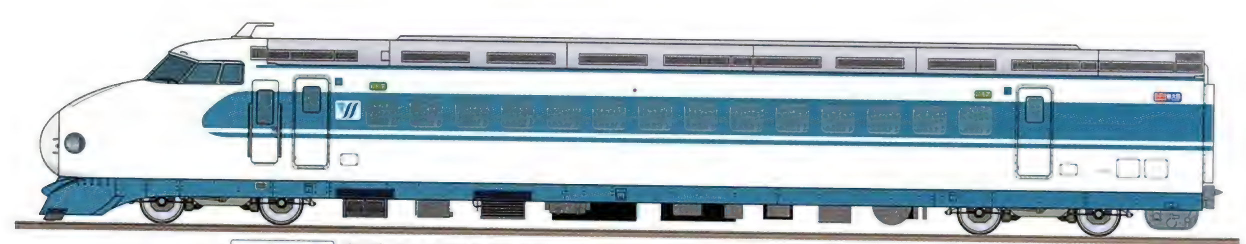
JR東海 JR西日本 0系 1000番台

為了汰換老舊的0系車輛，而於1976年到1980年之間生產的小改款車輛。原來橫長型的窗戶，為了破損時容易更換而改為小窗。



JR東海 JR西日本 0系 2000番台

1981年上線的2000番台，比照同時期的200系新幹線擴大了座位間隔。3人座的座椅改為固定一半朝前一半朝後，全部座位改為可調式座椅。客窗較1000番台略大。



JR西日本 0系 7000番台『ウエストひかり』(West hikari)

JR西日本專門用來行駛山陽新幹線區間，施以座位的2+2列化等內裝升級的車輛。和自行開發的100系相同塗色。

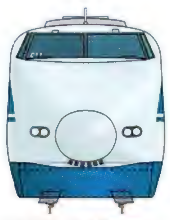


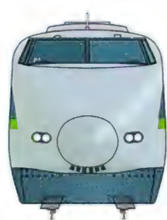
JR西日本 0系 7000番台 JR西日本色

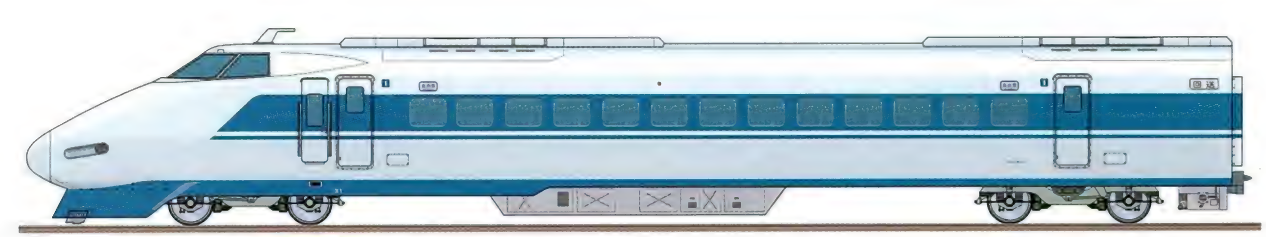
山陽新幹線內運行的0系，在2002年之後進行比照JR西日本特急更新車的塗裝。而最後的營業車，則恢復了出廠當時的塗色。


100系 9000番台


100系 0番台


100系 3000番台


100系 5000番台



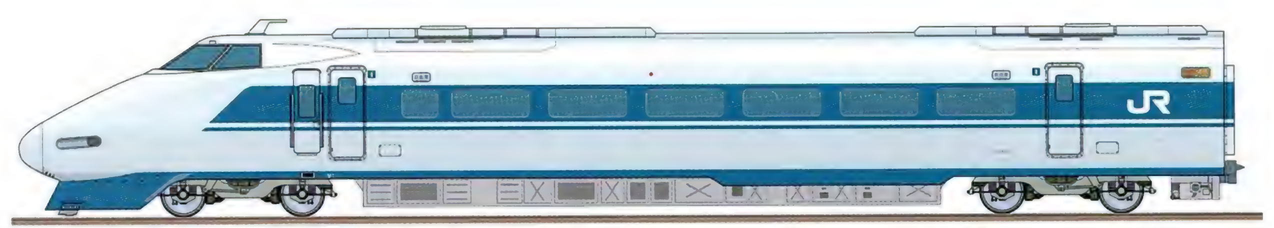
JR東海 100系 9000番台

先行試作車的編組，特徵是每列座位都有小窗。在國鐵末期的1985年登場，16輛編組裡連結的2輛雙層車廂上，有NS（New Shinkansen）的標誌。



JR東海 JR西日本 100系 0番台

量產車改為大窗戶的設計。除了有包含雙層車廂餐車和包廂式Green Car的X編組之外，還有設有販賣部取代餐車的G編組。



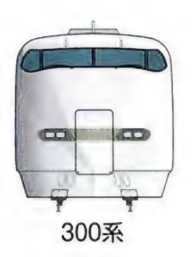
JR西日本 100系 3000番台『グランドひかり』(Grand hikari)

JR西日本的100系，是連結了4輛雙層車廂的16輛編組。和JR東海的車輛不同，前頭車是電動車。



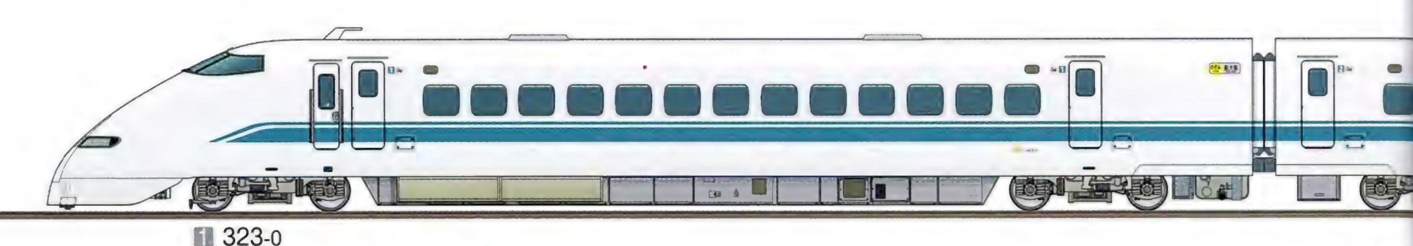
JR西日本 100系 5000番台 JR西日本色

將編組輛數縮減到6輛或4輛，限定使用在山陽新幹線時代的100系。不夠的前頭車則由中間車改裝使用。


300系

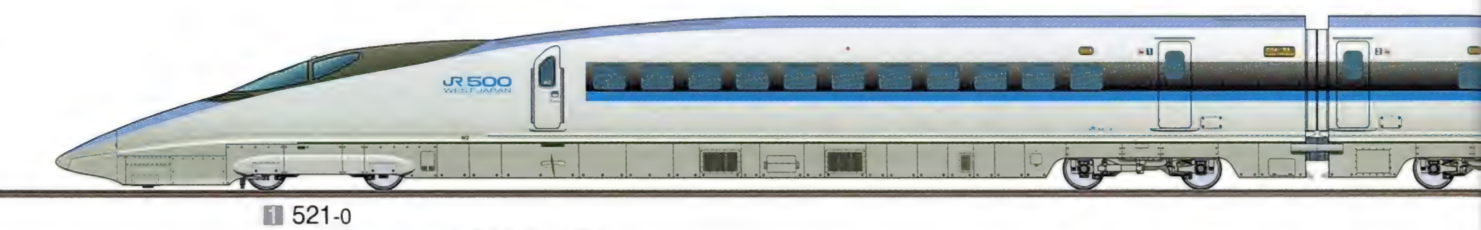

500系


700系 0番台


1 323-0

JR東海 JR西日本 300系

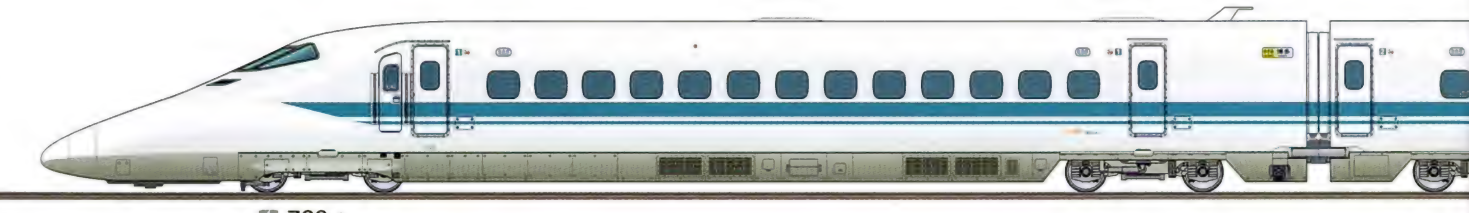
1992年（量產車）登場，使用為最高速度270km/h的『のぞみ』（nozomi；希望），JR西日本也保有3000番台的車輛。2012年3月17日的改點時退役。322-9001和323-20保存在「リニア・鉄道館」（磁浮鐵道館）裡。



1 521-0

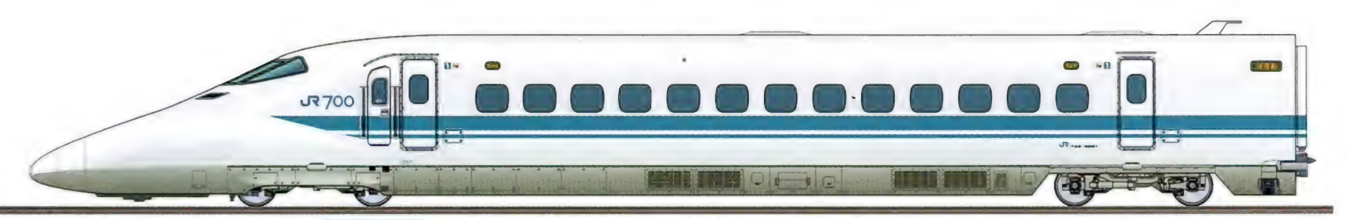
JR西日本 500系 0番台

1997年登場，供300km/h速度行駛的『のぞみ』使用。後來改為8輛編組，留在山陽新幹線區域內行駛『こだま』（kodama；回音）。外觀上沒有大變化，但改裝了和700系相同的單臂式集電弓。


1 723-0

JR東海 700系 0番台

現在東海道山陽新幹線內行駛『ひかり』（hikari；光）和『こだま』的車輛，擁有最高速285km/h的性能。車內設備和編組的座位配置都繼承了300系，所有編組都相同。



JR西日本 700系 3000番台

JR西日本擁有的700系車輛。內容上和JR東海編組相同，但除了內裝顏色不同之外，轉向架等部分機器也不一樣。前頭部分的“JR700”logo可供識別。



700系 3000番台　　700系 7000番台

2 325-0　　3 329-0

2 526-0　　3 527-0

2 727-0　　3 726-500



JR西日本 700系 7000番台『ひかりレールスター』(hikari railstar)

只使用在山陽新幹線區域內『ひかり』的專用車輛。全車普通車，但指定席2+2列的座椅配置等，有著等同Green Car的舒適設備。



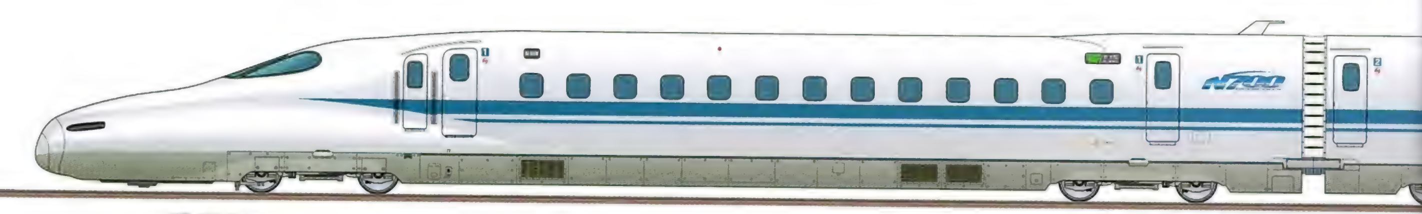
N700系



N700系
7000番台／8000番台



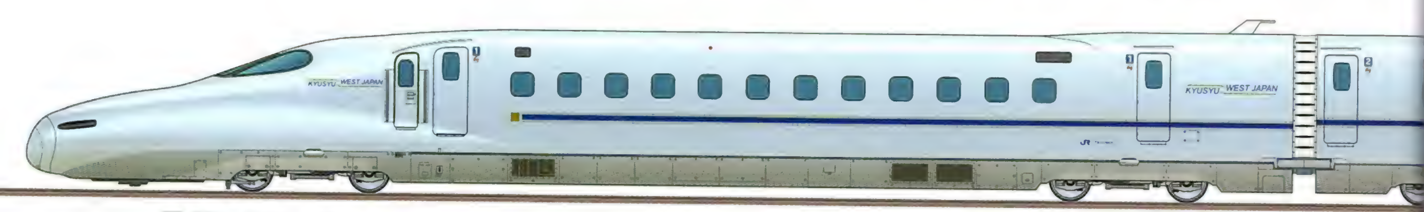
800系　0番台



783-0

JR東海 JR西日本 N700系

東海道山陽新幹線於2007年引進的車輛，山陽區間中的最高速為300km/h。設有車體傾斜裝置，提升了過彎的速度，東京～新大阪間的所需時間最多減少了5分鐘。JR西日本所屬的車輛則以3000番台區分。



781-7000／8000

JR西日本 JR九州 N700系 7000番台／8000番台

山陽新幹線與九州新幹線的直通車輛。使用在『みずほ』（mizuho，瑞穂）『さくら』（sakura，櫻花）『つばめ』（tsubame，燕子）上，JR西日本擁有的是7000番台，JR九州的則是8000番台。二者在規格上完全相同，也共通運用。



821-0

JR九州 800系 0番台『つばめ』(登場時)

JR九州在2004年九州新幹線局部通車時使用的車輛。基本結構和700系相同，但是在負責內外裝的Don Design Associates設計下，賦予了JR九州的味道。



JR九州 800系 1000番台『つばめ』(登場時)

為了因應九州新幹線的全線通車，於2009年增備了3個編組。頭燈改為凸起狀，紅色線上新增了象徵燕子飛行軌跡的曲線。U007、U008編組設有軌道檢測功能；U009編組則有電力、信號等的檢測功能。

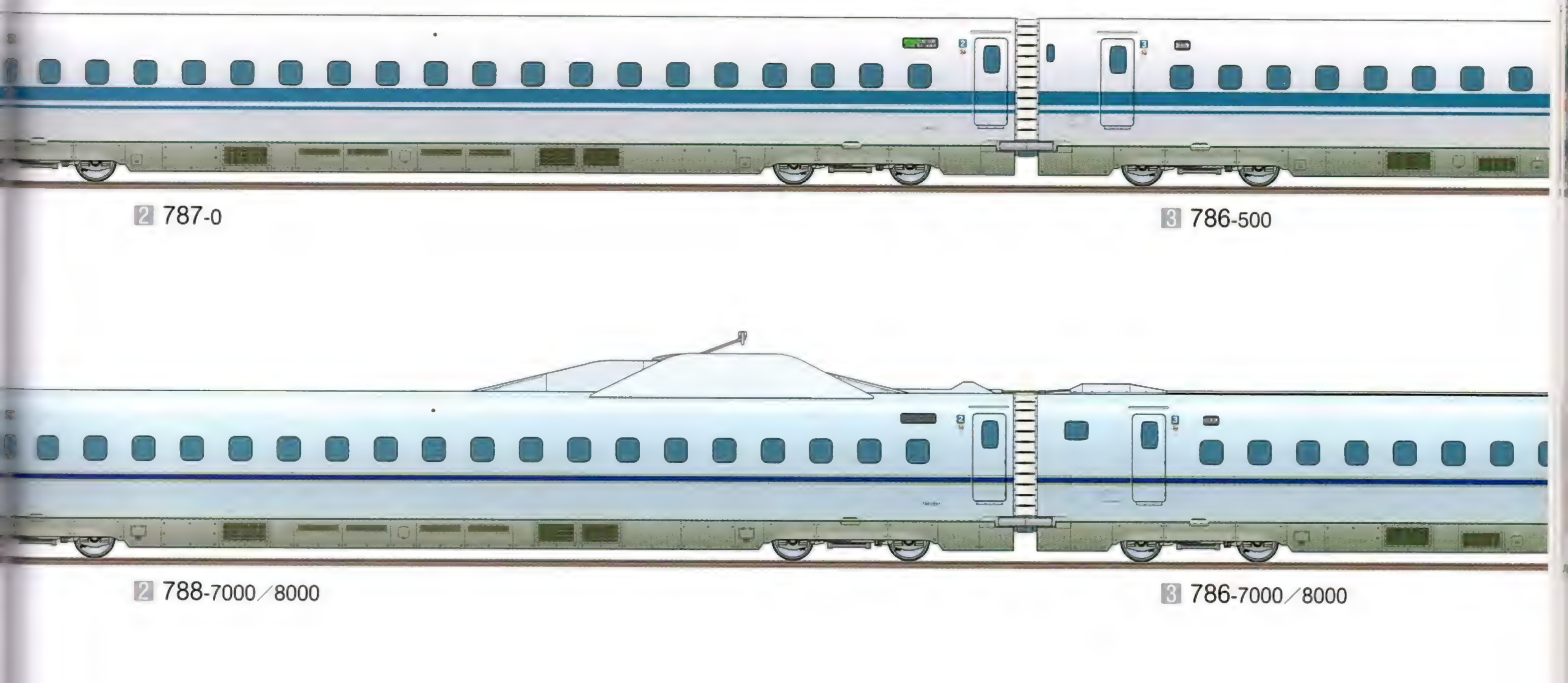




800系　1000番台



800系 logo 變更後



2 787-0

3 786-500

2 788-7000／8000

3 786-7000／8000



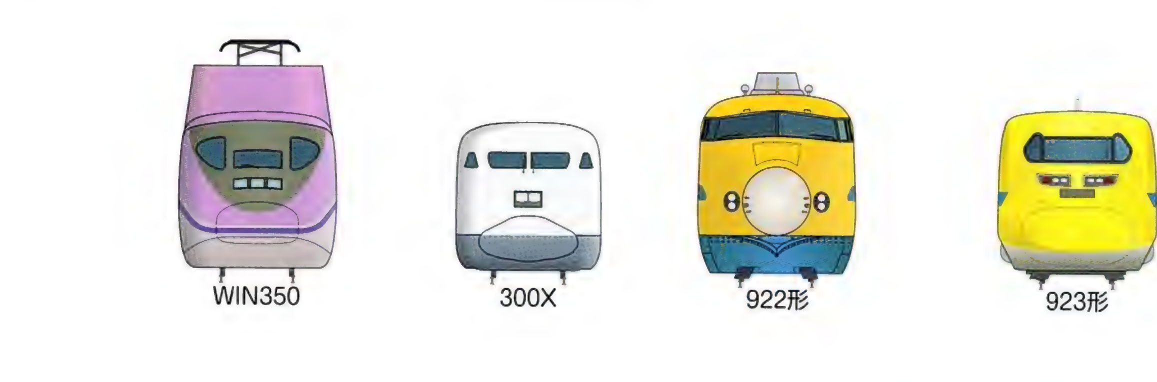
2 826-0

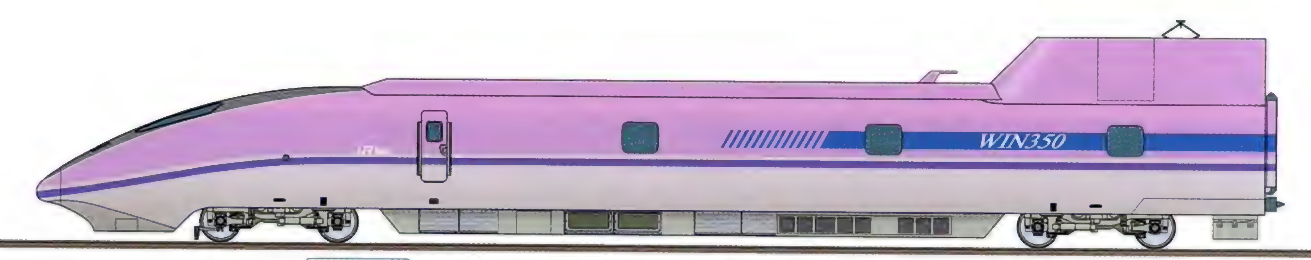
3 827-0



JR九州　800系 0 番台 (logo 變更後)

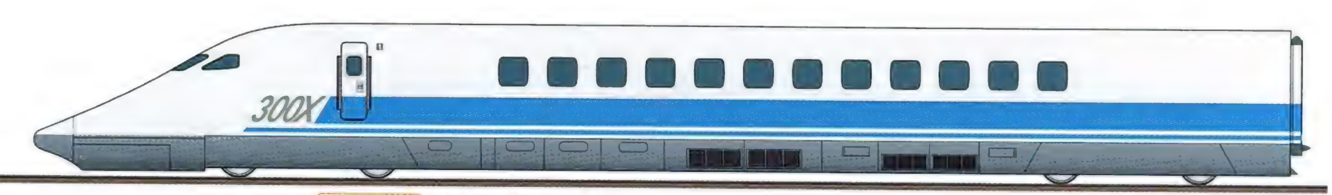
2011年3月，九州新幹線全線通車後，由於800系也會使用在『つばめ』之外的列車上，因此去掉了『つばめ』的logo，改為『AROUND THE KYUSHU』的標誌。1000番台／2000番台上的紅色線條則保留未作變更。





JR西日本 500系 900番台『WIN350』

1992年登場的JR西日本技術開發用試作車，是後來500系的原形。編組前後的前頭部形狀不同。



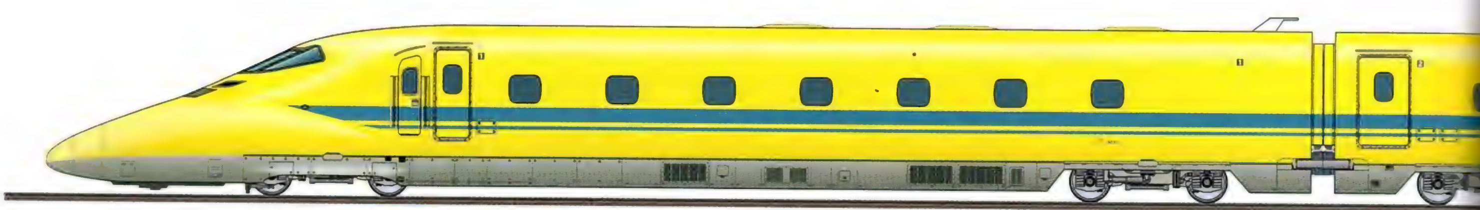
JR東海 955形『300X』

JR東海於1995年試作的車輛，測試收集的資料提供作為700系使用。現在，前頭車和WIN350都保存在米原的鐵道總合技術研究所風洞技術中心。



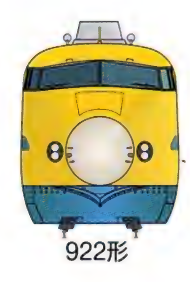
JR東海 922形 T2編組

1974年全新打造的電氣軌道綜合測試車。由於是以0系的大車窗為基本設計，因此和小窗的T3編組的側面感覺不同。可以用營業列車的速度，對通訊、信號、架線和軌道等地面設備進行檢測。2001年除役。



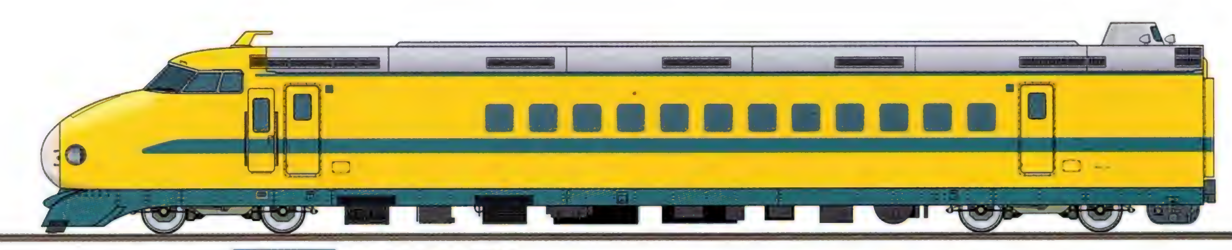
JR東海 JR西日本 923形 T4編組 1 923-1

可以在和『のぞみ』相同的270km/h行駛中，進行軌道的精密度和信號設備的檢查。2000年登場、以700系為藍圖全新打造而成的T4編組配屬JR東海，2005年出廠的3000番台則屬於JR西日本。


922形

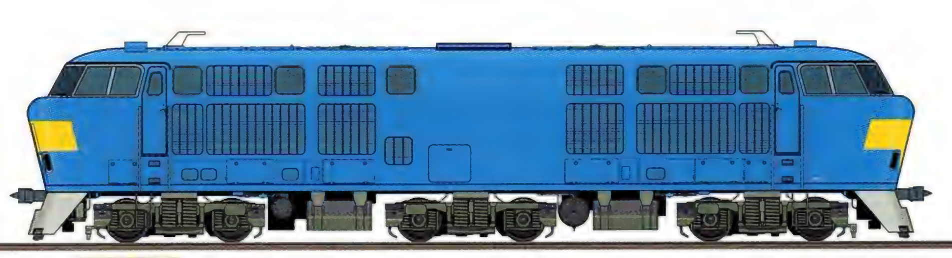

911形


912形



JR西日本 922形 T3編組

1979年時以0系1000番台為藍圖全新打造，負責軌道和信號設備的檢查、測定工作。923形T5編組出現後除役。



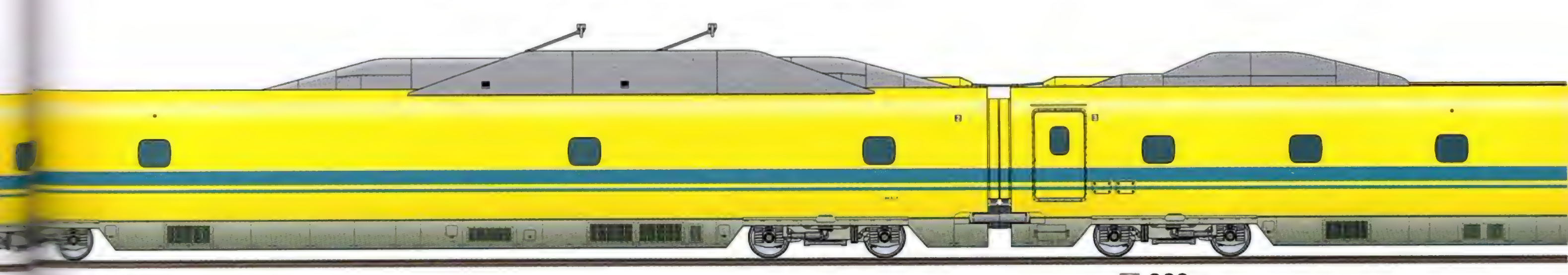
JR東海 911形

以DD51的基礎設計製造的維修與救援用柴油機車頭。1964年的東海道新幹線通車時打造了3輛，2號機移交給了JR東海，但於1995年除役。



JR東海 JR西日本 912形

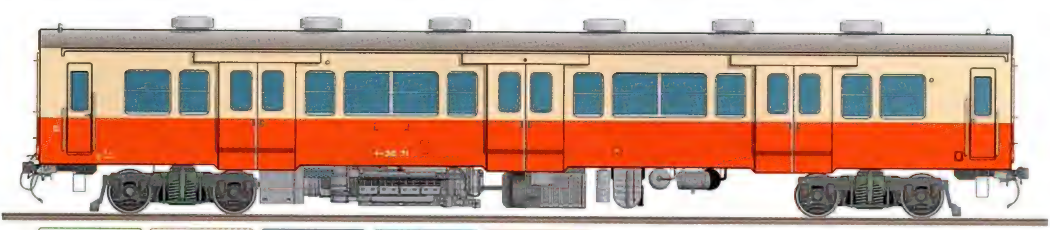
使用在保線等作業上，將20輛在來線用的DD13改軌而成。為了能夠使用在新關門隧道的救援任務上，有3輛重連型在籍。圖和新幹線同為1/160比例。



2 923-2

3 923-3

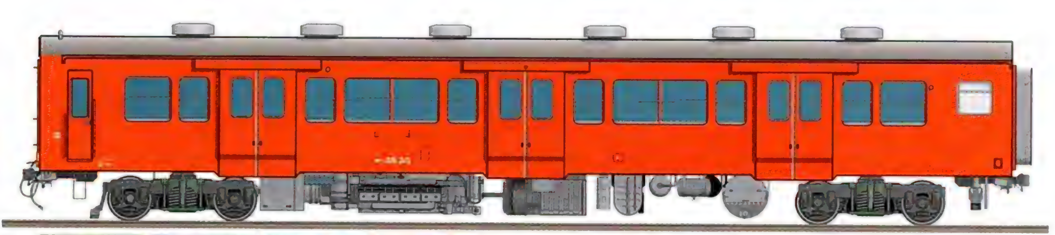




JR東日本 JR東海 JR西日本 JR四國 JR九州 キハ30 國鐵色

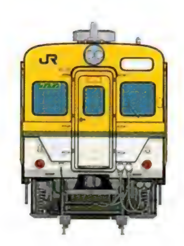
使用101系的車體和キハ（kiha）28的行駛裝置，於1961年打造的通勤型柴聯車。進入JR時代後國鐵色雖然消失，但承接的關東鐵道又恢復了原來的塗色。

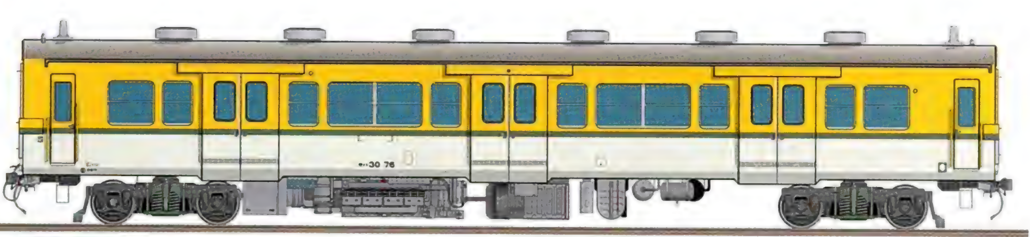




JR東日本 JR西日本 JR四國 JR九州 キハ35 首都圈色

是キハ（kiha）35的基礎形式，設有單側駕駛台和廁所。運用在支線上必須設置踏板，特徵是為了維持車體強度而採用的外吊式車門。





JR西日本 キハ30 廣島色

使用在美祢線上的one man運行規格的キハ30。廣島色原存在於雙駕駛台的キハ30上，但現已除役。





JR四國 キハ35 JR四國色

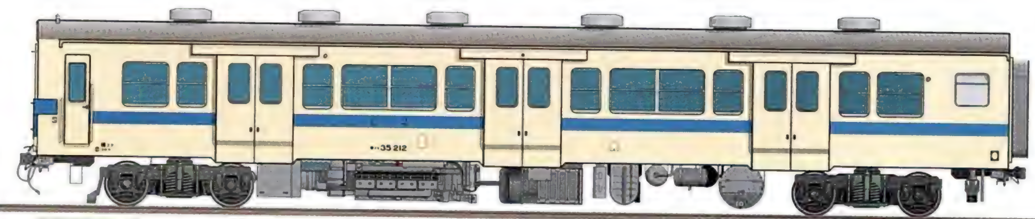
四國的キハ35只配置在德島，大都配置的是單駕駛台的キハ35。有少數移交給JR，改塗為JR四國的標準色。





JR西日本 キハ30 高岡鐵道部色

配屬於高岡鐵道部，使用在城岡線和冰見線上。キハ30 27號是北陸區域內最後的キハ35系車輛。

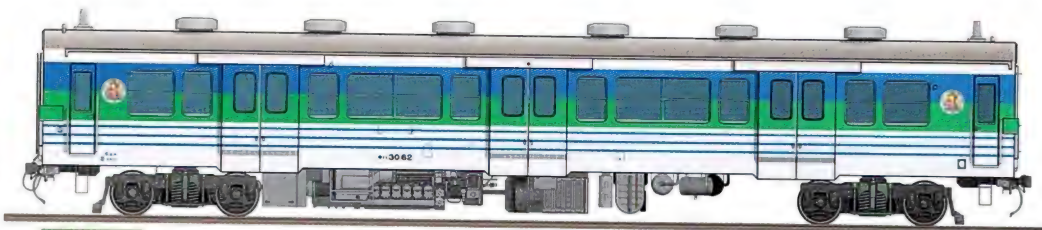
JR東日本 キハ35 相模線色

原為非電化區間的相模線在進入JR後的塗色。將前頭的平交道事故對策補強作為設計的一環，成為了不錯的點綴。斜著標示的前面形式編號也很搶眼。



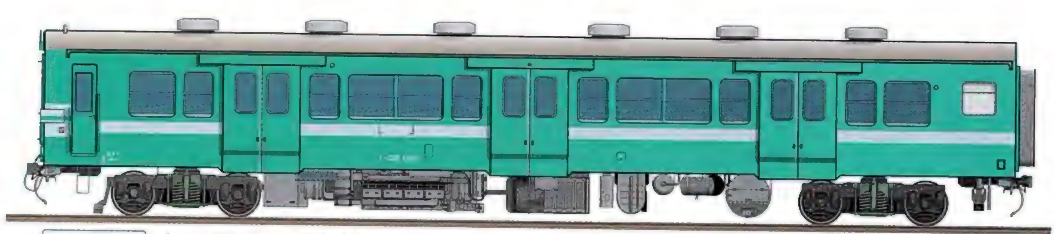

JR東日本 キハ30 久留里線色

在東京灣跨海公路通車後引進的塗色，是以橋樑的形象做的設計。

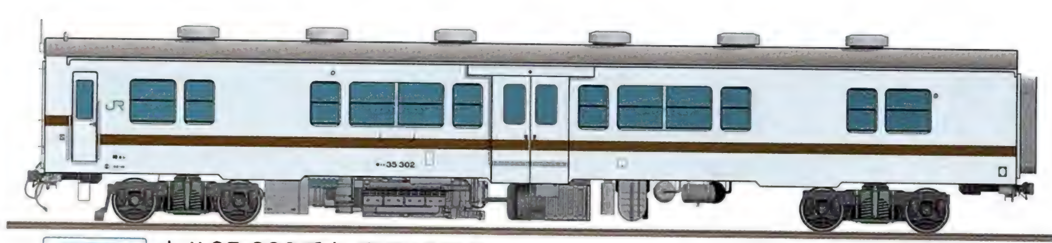
JR東日本 キハ30 新久留里線色

在久留里線上一直到除役的塗色。キハ35系裡在JR線區裡的最後現役車キハ30就在這個塗色下運用到退休。

JR西日本 キハ35 加古川線色

JR西日本在不同的線區使用不同的塗色。加古川線的車輛和過去常磐線用的103系同為蔚藍色搭配白色帶，所屬車輛都統一為這個塗色。

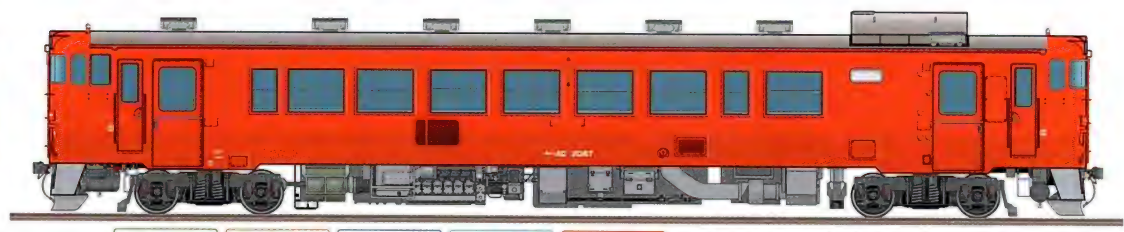
JR西日本 キハ35 300番台 和田岬線色

和田岬線因為舊型客車老舊而於1990年改為柴聯車。由於月台只有單側，因此未靠站的另一邊只留了中央門。改造為非動力車的キクハ35也曾出現過，但在2001年除役。



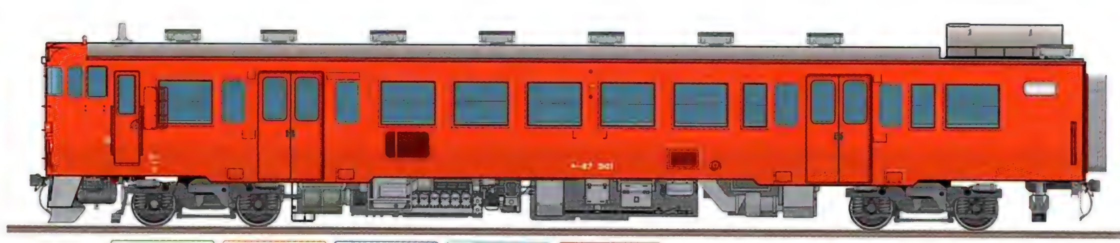

JR北海道 **キハ40 100番台 首都圏色**

キハ（kiha）40系是普及於全日本的國鐵一般型柴聯車的最終形式。提供極寒地使用的100番台，特色是小型的雙層玻璃窗。由於過去有過由客車改造的相同形式車輛，因此キハ40沒有0番台。

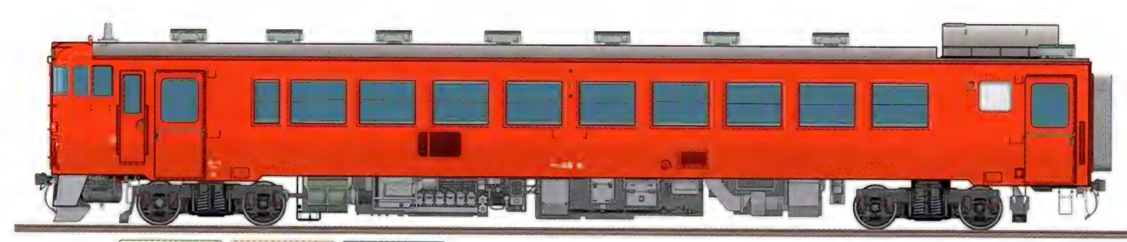
JR東日本 JR東海 JR西日本 JR四國 JR九州 **キハ40 2000番台 首都圏色**

キハ47的雙駕駛台附deck規格。暖地使用的2000番台和寒地使用的500番台，在轉向架和客室窗上都有所不同。為了追求合理化而配置在全日本的首都圏色，也使用在其他車種上。

JR東日本 JR東海 JR西日本 JR四國 JR九州 **キハ47 首都圏色**

沒有deck設雙開式車門的車輛，是キハ40系中最早登場的。番台視暖地用寒地用，以及有沒有廁所來區分。設計供運輸量較大的地方型都市使用。

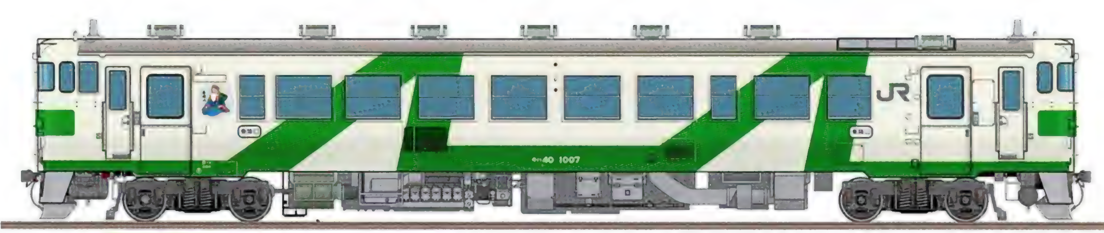
JR東日本 JR東海 JR西日本 **キハ48 0番台 首都圏色**

寒地用的500番台和1500番台的輛數最多，其他數量雖然不多，但還是有準寒地用、有廁所的0番台和沒廁所的1000番台，以及北海道用的酷寒地型300、1300番台等。



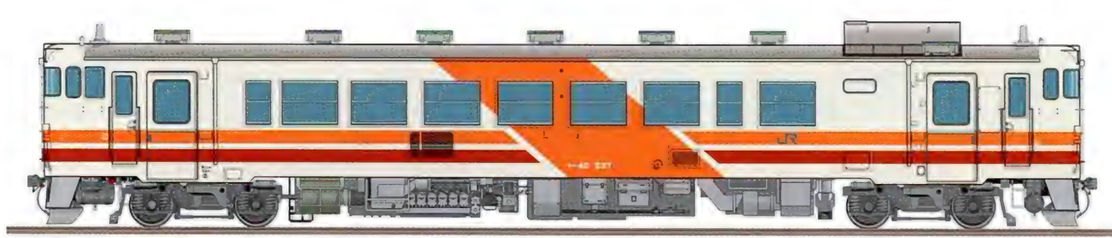

JR東海 **キハ40 JR東海色**

JR東海在擁有的全部柴聯車上塗裝的標準色。部分車輛以車頂的小型機器冷房化。

JR東日本 キハ40 烏山線色

每一輛車都貼有七福神彩繪的烏山線現有塗色。使用將キハ40 2000番台拆掉廁所後的1000番台運行，拆掉的廁所部分則增設了窗戶。

JR東日本 キハ40 五能線色（第一代塗色）

JR之後使用在五能線等線區的柴聯車塗裝。和同時期登場的北海道キハ183系500番台，以及東武6050系色調接近，可說是當時的流行色。




JR東日本 キハ40 五能線色（第二代塗色）

現在活躍在五能線上的キハ40、キハ48塗色。由於裝上了冷氣，車頂的模樣和第一代有著很大的不同。




JR東日本 キハ40 男鹿線色

現在男鹿線上的塗色，和五能線用的顏色不同。也有和五能線色車輛混合編組的列車。



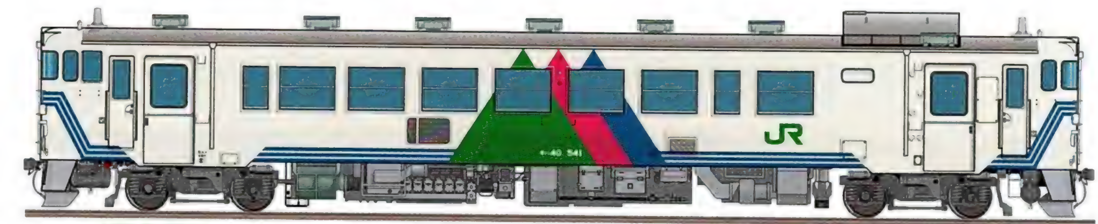

JR東日本 キハ40 水郡線色

在キハ110系引進之前活躍在水郡線上的キハ40，是前後不同塗色的設計。全部車輛都是一人服務車。



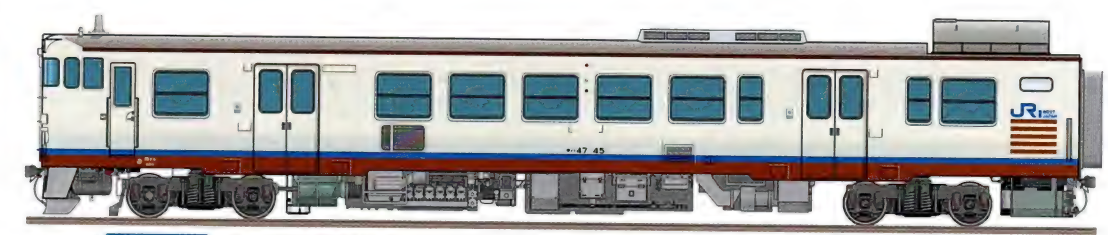

JR東日本 キハ40 東北地域本社色

仙台地區為中心的國鐵型柴聯車塗色。除了キハ40之外，キハ58系和キハ45系、キハ52都可以看到這種塗色。

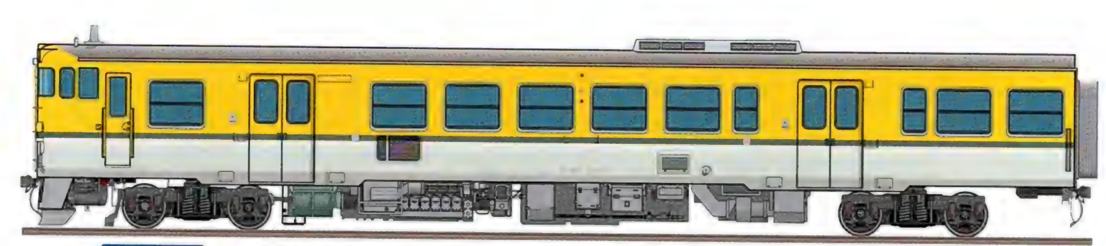
JR東日本 キハ40 左澤線色

運用在水果線上左澤線的柴聯車塗色。車體中央有象徵出羽三山的彩繪設計。

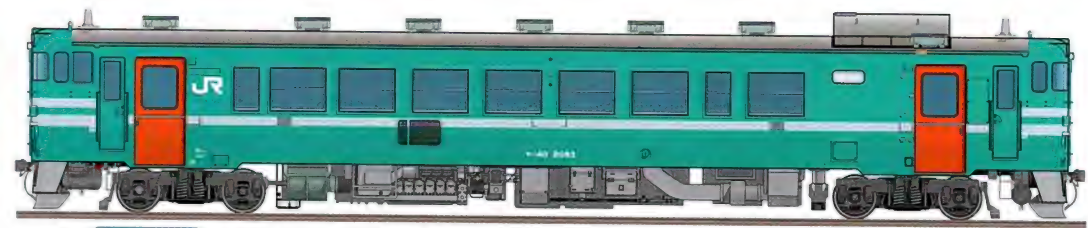
JR西日本 キハ47 岡山色

JR西日本的キハ40系裡配屬在岡山運用的車輛。車輛經過改造更新，看得出來客室窗的結構等眾多外觀上的差異。

JR西日本 キハ47 廣島色

經過數次塗色變更的廣島地區柴聯車現在的塗色。車頂部通風設備的拆除和是否進行改造工程無關，部分車輛已經拆除卻沒有改造。

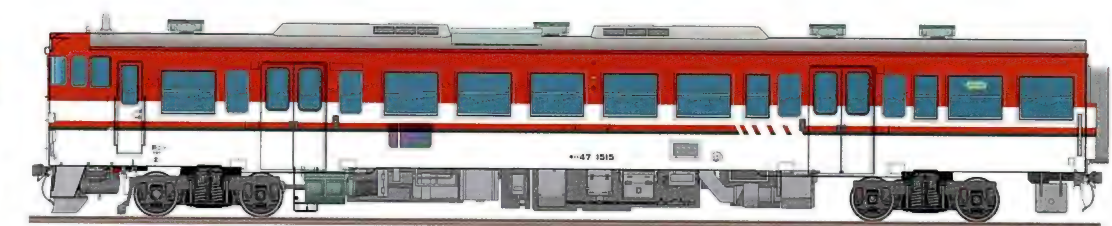
JR西日本 キハ40 加古川線色

非電化時代加古川線上服役的車輛塗色；キハ30和キハ37也都是這種塗色。紅色車門表示此車是一人服務車。



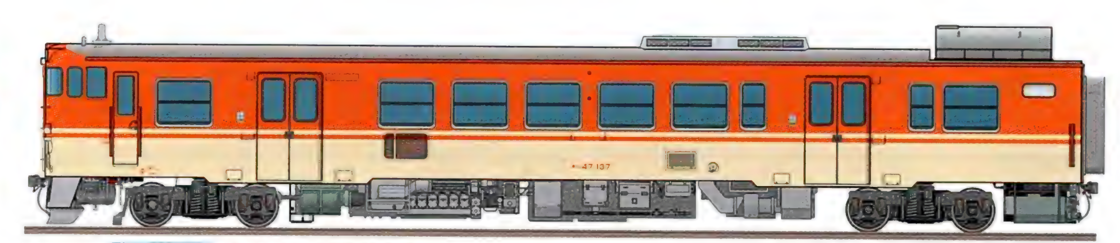

JR東日本 キハ48 新潟色 (第一代塗色)

新潟地區最早使用的柴聯車，是和115系電聯相同的塗裝模式。圖為單側駕駛台的車輛，而雙駕駛台的車輛樣式更為複雜。

JR東日本 キハ47 新潟線色 (第二代塗色)

新潟地區由原本的引擎改裝為新型大馬力引擎的キハ40系柴聯車新塗色。

JR西日本 キハ47 姫新線色

配屬姫路鐵道部的キハ40和キハ47塗色。全部都是改裝過的車輛，但2009年3月的改點時引進キハ122、127之後，運用範圍就窄了很多。



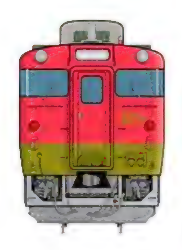
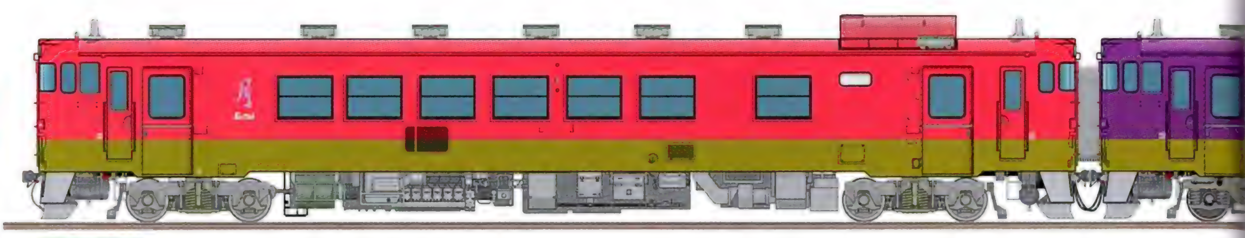

JR九州 キハ47 JR九州色

415系發端的JR九州標準色塗裝的柴聯車。JR九州的電車和柴聯車已開始進行拆除通風設備的工程。



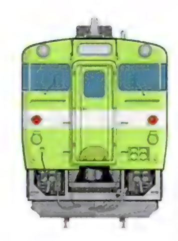
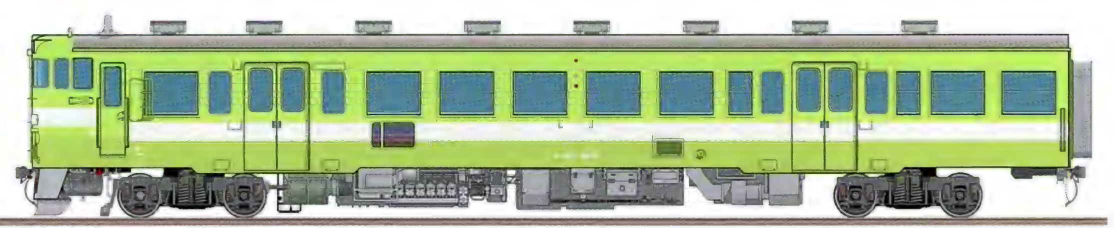

JR九州 キハ40 にちなんLINE

使用在日南線上，有著南國塗色的柴聯車。另有更換大馬力引擎，形式名改為キハ140的車輛。

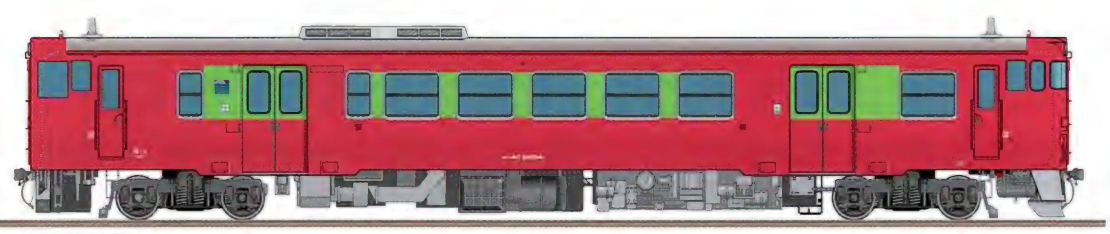
JR東日本 キハ40·キハ48『ふるさと』

活躍在東北地區的座墊式柴聯車。原先配屬水戶支社，以キロ40、キロ48Green Car編組為『漫遊』，改配屬至仙台支社後降格為普通車，暱稱也改為『ふるさと』（furusato；故鄉）。

JR西日本 キハ47 舊福知山線色

配屬豐岡區，行駛福知山線等山陰地區的柴聯車塗色。和山手線的黃綠底色相同。

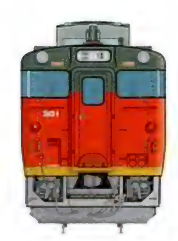
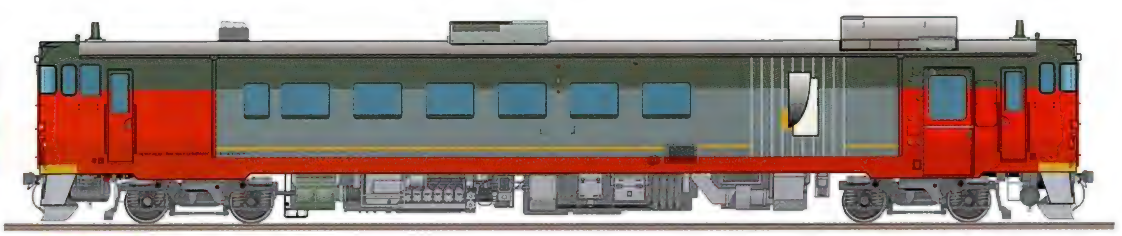
JR西日本 キハ41

將キハ47改為雙駕駛台，以使用在播但線非電化區間的車輛。增設駕駛台並沒有做大幅度改造，而是維持原有的平頭形狀，也同時進行了升級的工程。




JR北海道 キハ400

將急行用キハ40換裝更強力引擎後的車輛，使用在急行『宗谷』（soya）『サロベツ』（sarobetsu）『利尻』（rishiri）上。後因キハ261系的登場而結束運用。

JR北海道 キハ400 地毯車

因為急行『利尻』改為特急，便將之前使用的キハ400改鋪上地毯而成。一共有3輛，主要用於團體訂車等。





JR北海道 キハ40 JR北海道色

JR北海道的普通列車標準色。和現在塗色相比，最早的幕板部分（窗上）色帶較細，腰板部分（窗下）的綠和藍帶之間有空隙等不同處。



JR北海道 キハ40 764『ぽっぽや』(poppoya，鐵道員)

為了拍攝電影，將前面和側窗改造成有舊型柴聯車感覺的キハ40 700番台。拍攝結束後仍以這個型態運行。



JR北海道 キハ40 400番台 JR北海道色

換裝強力引擎後的車輛，用來因應札沼線的一行服務化和替換舊型車。客用門塗色黃綠色以供區別。



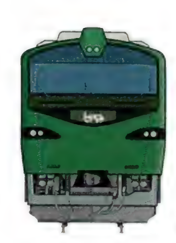
JR北海道 キハ40 350番台 日高本線

JR在換裝更強力的引擎等重新整備之後，投入日高本線以取代輕型柴聯車キハ130。堅固耐用的キハ40，比新型車輛更能抵抗鹽害。




JR東日本 **キハ48 リゾートしらかみ『青池』編組**

五能線的客車觀光列車『ノスタルジック・ビュートレイン（Nostalgic Viewtrain）』的後繼車種第1號，於1997年登場。前頭部分經過大改裝成為了觀景結構，側窗也加大。2010年12月時由HB-E300系替換，改稱為『CRUISING TRAIN』作為團體臨時列車使用。※リゾートしらかみ『青池』（Resort Shirakami『aoike』）



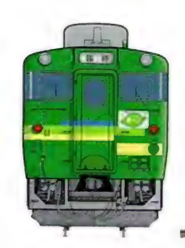
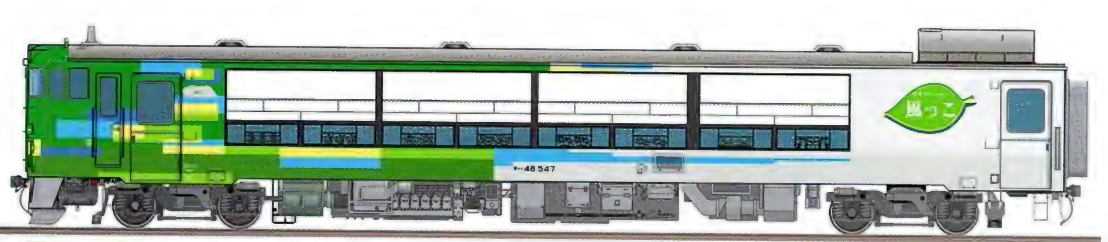

JR東日本 **キハ48 リゾートしらかみ『橅』編組**

2002年登場的五能線觀光列車第2彈。『青池』是4輛編組，而這『橅』則是3輛編組。種車是キハ40，但由於拆掉了一邊的駕駛台，名稱改為キハ48。※リゾートしらかみ『橅』（Resort Shirakami『buna』），『橅』為山毛櫸之意。



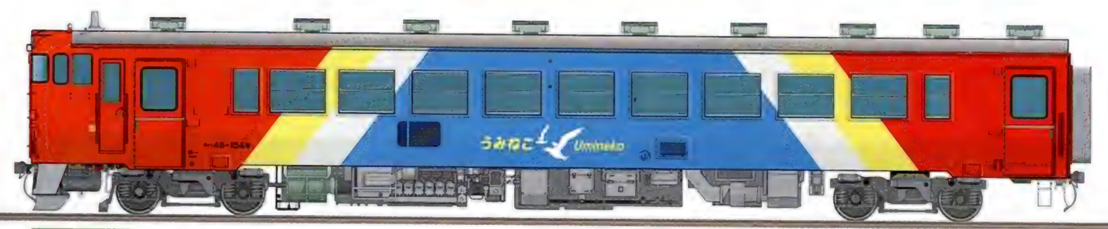

JR東日本 **キハ48 リゾートしらかみ『くまげら』編組**

五能線的觀光列車第3彈在2006年登場。前頭部的結構和『橅』相同，但塗裝上極富有個性。中間車由『青池』轉用。※リゾートしらかみ『くまげら』（Resort Shirakami『kumagera』），『くまげら』為啄木鳥之意。

JR東日本 **キハ48『びゅうコースター風っこ』**

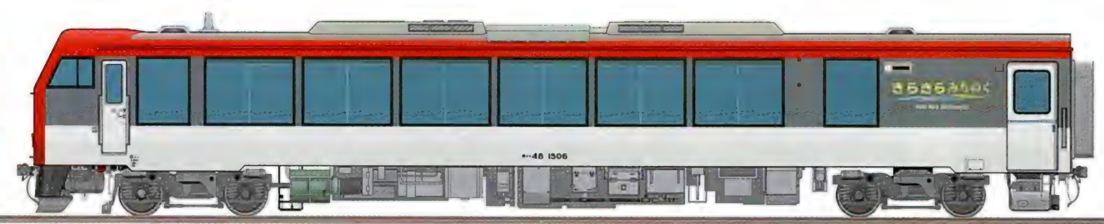
2000年登場，用來替換貨車改裝小火車的JR東日本活動用柴聯車。側窗為拆卸式的，也可以改為完全開放的結構。※『びゅうコースター風っこ』（View Coaster Kazekko）

JR東日本 **キハ48『うみねこ』**

配合2002年東北新幹線延伸到八戶，而進行以內裝為主的升級後使用在八戶線沿線作為觀光用途的キハ48。外觀上的變化以塗裝為主。現在已停止運用在『うみねこ』上，改用為『リゾートうみねこ』。※『うみねこ』（umineko，黑尾鷗）

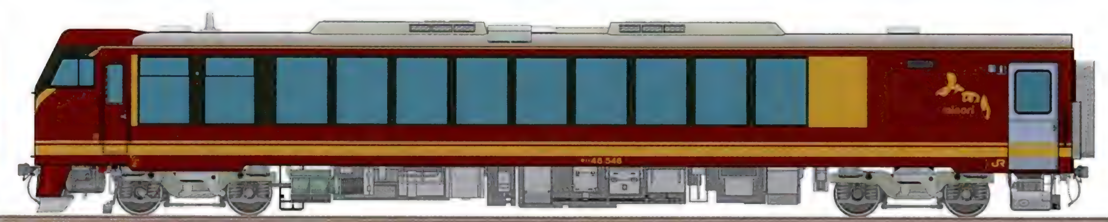




JR東日本 キハ48『きらきらみちのく』

配合2002年東北新幹線延伸到八戶，將キハ48進行和五能線『リゾートしらかみ』相同改造的觀光用柴聯車。現在已改造為『リゾートうみねこ』（Resort umineko），運行在八戶線等線區中。※『きらきらみちのく』（kira kira michinoku）為光輝陸奧之意。

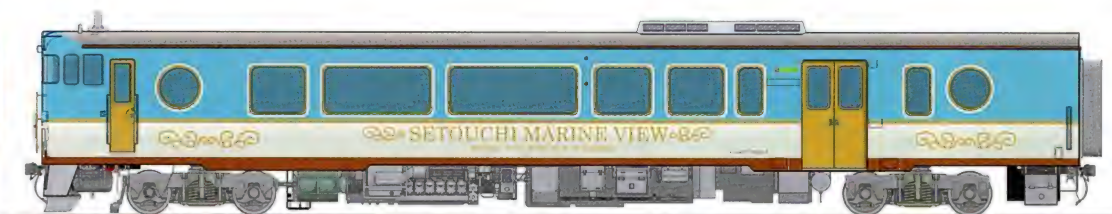




JR東日本 キハ48『みのり』

2008年在陸羽東線登場，是JR東日本最新的Joyful柴聯車。此外，最近改造的柴聯車Joyful Train裡，種車多是車齡較新的キハ40。※『みのり』（minori，收穫）

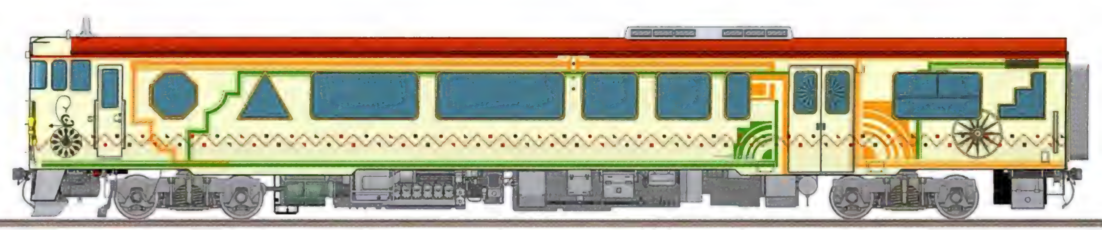




JR西日本 キハ47『瀬戸内マリンビュー』

2005年起行駛吳線的JR西日本Joyful柴聯車。做了船槳和救生圈等以船為主題的裝飾。

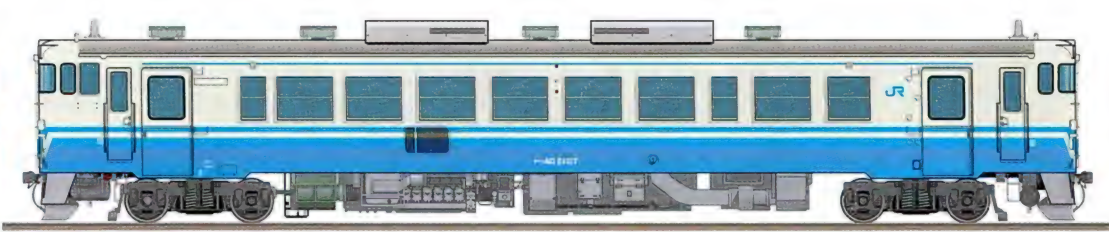




JR西日本 キハ47『みすゞ潮彩』

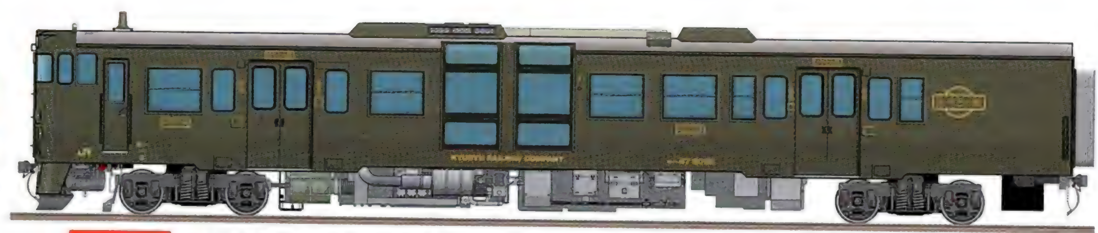
2007年起行駛在山陰地方的JR西日本Joyful柴聯車。塗裝是以當地詩人金子みすゞ的詩形象來設計的。※『みすゞ潮彩』（misuzu shioai）





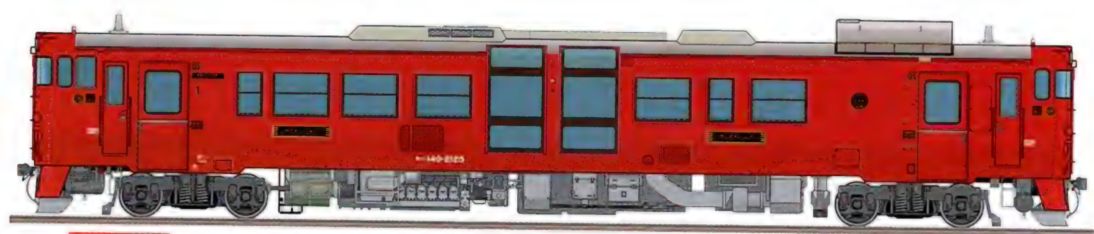
JR四國 キハ40 JR四國色

JR四國的柴聯車，統一塗裝為水藍色的標準色。此車塗裝模式和キハ58系等相同。

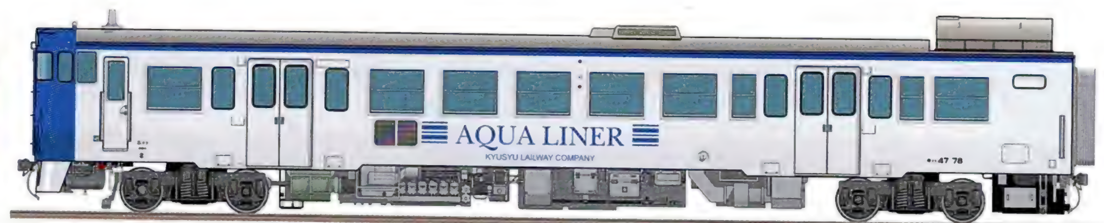
JR九州 キハ47『はやとの風』

接續九州新幹線的『つばめ』（tsubame，燕子）前往霧島的觀光特急列車。當初改造了キハ140、147和キハ47等3輛キハ40、47的增強版車輛，但2012年3月時，キハ140再度改造為『指宿のたまて箱』（Ibusuki no Tamatebako，指宿的玉匣）。※『はやとの風』（Hayatonokaze，隼人之風）

JR九州 キハ140『いさぶろう』・『しんぺい』

在肥薩線上運行的觀光列車。做了和『はやとの風』相同的改造，外觀的紅色和九州新幹線相同。和キハ47的改造車3輛編組運行。※『いさぶろう』『しんぺい』（Isaburo・Shinpei，伊三郎・新平）

JR九州 キハ47 香推線アクアライナー

2008年登場，塗色的特徵是大膽的用色和使用文字，側面加入了『AQUA LINER』的logo。由JR九色變更而來。




JR東日本 JR西日本 キハ37 首都圏色

1983年登場的低成本車輛。輛數雖然不多，但仍然影響到了JR化之後的新型柴聯車。將2輛背對背連結時，4個車門就能有平均的間隔。



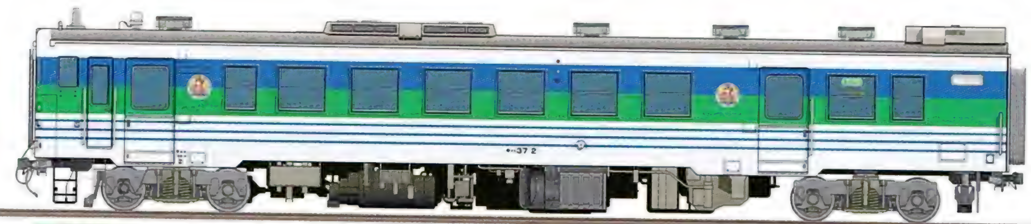

JR西日本 キハ37 加古川線色

只生產的5輛中，有廁所的0番台和沒有廁所的1000番台各配屬了1輛到加古川線。是JR化之後到1999年之間的塗色。



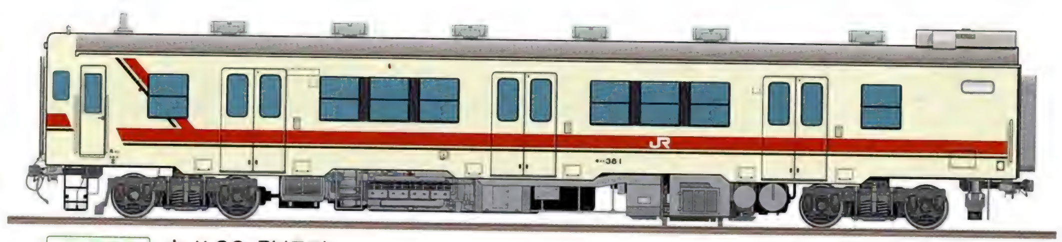

JR東日本 キハ37 久留里線色 (第一代塗色)

在東京灣跨海公路通車時，以橋樑形象設計的久留里線第一代塗色，是以2輛背對背方式設計的塗裝。

JR東日本 キハ37 久留里線色 (第二代塗色)

有3輛和キハ30、キハ38相同塗色的キハ37配屬在久留里線上，2012年12月1日時被キハE130　100番台取代後除役。

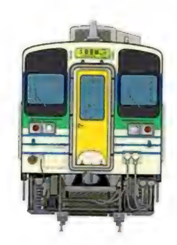
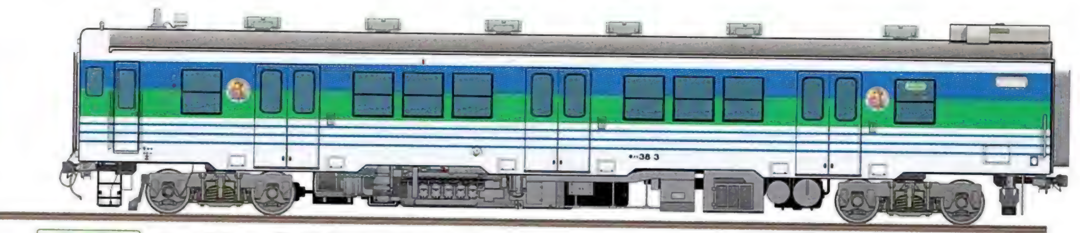
JR東日本 キハ38 登場時

為了替換老舊的キハ35系，使用廢車後的零件等，再以キハ35的改造車名義重新打造車體。圖為最早投入八高線時的塗色。




JR東日本 キハ38 久留里線色 (第一代塗色)

因為引進キハ110系而由八高線汰換下來的キハ38轉配屬到久留里線，轉配屬當初，和其他車系同為橋樑塗色。

JR東日本 キハ38 久留里線色 (第二代塗色)

第2代的塗色。由於分開塗色的感覺強烈，因此キハ30、キハ37和キハ38等3種塗色看來都有著相同的感覺；也和キハ30、キハ37一起在2012年12月1日時除役。




JR西日本 キハ120 200番台 木次線

JR西日本1991年起投入非電化地方線的輕快柴聯車，也可以因應一人服務。最早引進木次線的200番台是鋼製車體，車內為非字型座椅。



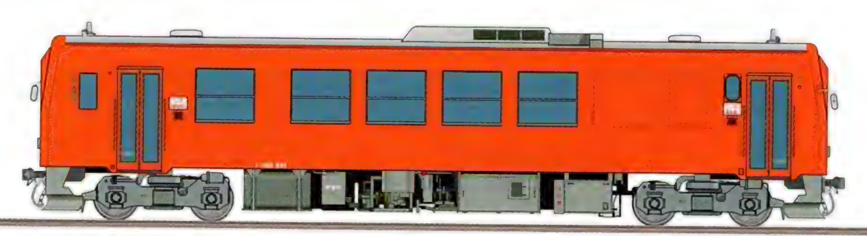

JR西日本 キハ120 0番台 木次線

比200番台晚了一年登場的0番台，車體為不鏽鋼製，有著和鋼製車相同顏色的色帶。車內是一字型長椅，引擎馬力有所增強。和同屬木次鐵道部的200番台共同運用。




JR西日本 キハ120 越美北線 登場時塗色

キハ120是以新潟鐵工所（現新潟Transys）的輕快柴聯車「NDC系列」為藍圖設計。和木次線車同時期引進的越美北線用車輛，車色設計上採用鋪滿漸層的色塊型態。

JR西日本 キハ120 越美北線 朱紅色

JR西日本雖將鋼製車體按照地區塗上單一色調，但柴聯車則無關地區一筆塗上紅色5號。敦賀地方鐵道部的キハ120有2輛塗為朱紅色，剩下的則成為貼上廣告的車輛，登場時塗色消失。增設廁所分的窗子被填滿。




JR西日本 キハ120 0番台 美祢線

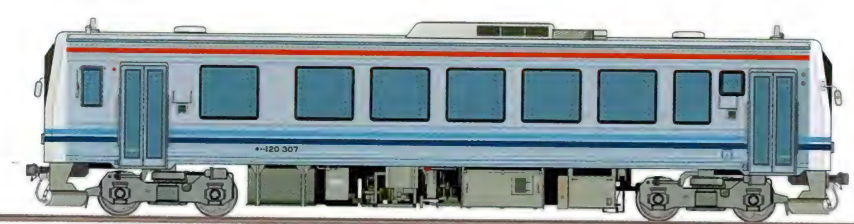
下關總合車輛所新山口支所所屬的キハ120，全部都是一字型長椅的0番台，運用在美祢線和部分的山陽本線區間。圖為登場時的外觀，現在已進行了加裝廁所和更換強化擋板的工程。





JR 西日本 キハ120 300番台 高山本線

在高山本線的JR西日本區間（富山～猪谷）中運行的キハ120，配屬在富山地區鐵道部富山運轉中心，是全車不鏽鋼製車體，非字型座椅的300番台。前後左右的不同配色是其特徵。

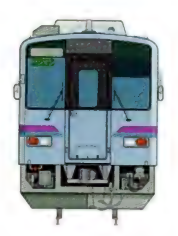
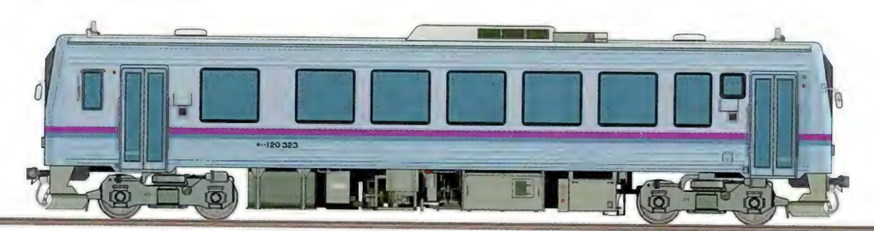
JR 西日本 キハ120 300番台 三江線

在三江線和山陰本線（出雲市～益田）上運行的キハ120，是全車不鏽鋼車體配備非字型座椅的300番台。配屬於濱田鐵道部，現在已增設了廁所。




JR 西日本 キハ120 300番台 津山線

配屬岡山柴聯車區的柴聯車塗色。此車除了津山線之外，還活躍在姬新線、芸備線（津山～備後落合）、因美線等岡山地區的地方線上。

JR 西日本 キハ120 300番台 福鹽線

下關總合車輛所廣島支所的所屬車輛。運用在福鹽線的府中～鹽町間的非電化區間，以及芸備線的廣島～落合備後之間。圖為加裝廁所前的登場時模樣。



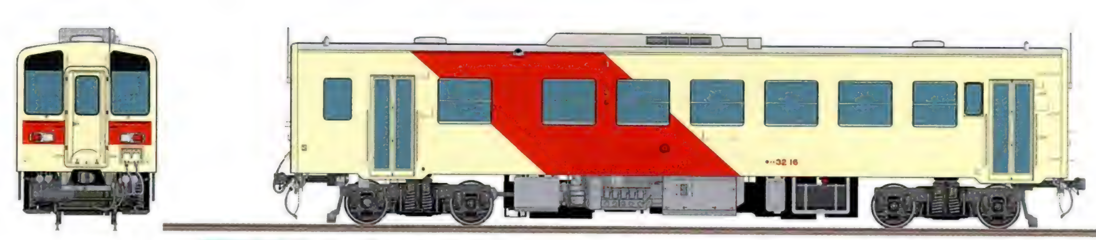

JR 西日本 キハ120 300番台 關西本線

配屬於龜山鐵道部，運行在關西本線中JR西日本所屬的非電化區間，以及龜山～加茂之間。圖為加裝廁所後的現在模樣，部分窗戶填滿，也更換了強化擋板。



JR九州 キハ31

國鐵末期的1986年，使用キハ54的相同概念打造。九州的地方線用キハ31車長較短，由國鐵時代到現在都使用相同的塗色。



JR四國 キハ32 高知色

在國鐵末期的1987年登場，是16公尺長的四國用輕量柴聯車。富士重工製的12～21號的前照燈和尾燈都是四方形，窗框沒有塗裝。



JR四國 キハ32 德島·松山色

1號～11號為新潟鐵工所（現新潟Transys）製，特徵是圓形的前照燈和尾燈。藍色的斜鋪色帶是德島地區，橙色則是松山地區的配屬車輛。



JR四國 キハ32 JR四國色

JR四國成立當初，是斜線條部分配上了JR的標誌，後來全部的キハ32都塗成了圖中的塗色，配屬德島的車輛撤回，只能在高知和松山看到。



JR西日本 キハ33 登場時

將客車列車減少而多出來的50系客車改造，於1988年登場的柴聯車，使用在境線上。車體沒有大改造，仍留有客車時代的模樣。




JR西日本 キハ33 首都圏色

誕生於JR時代的キハ33，現在改塗色國鐵色的首都圈色，在以鳥取為基地的山陰本線上服役。




JR四國 キハ54 0番台 JR四國色

預測民營化後的情況，以廢車產生的物品打造的柴油客車。1986年登場時有橙色色帶的，但後來改塗為標準色的水藍色。




JR北海道 キハ54 500番台

提供北海道用的キハ54是裝有雙層窗戶玻璃的500番台。圖中在窗上有紅色帶的急行規格，配備了0系新幹線的轉換座椅。現在正進行行駛機器的更新改良工程。




JR九州 キハ220

1997年登場，作為キハ200增結用的雙駕駛台車輛。熊本地區的1100番台為轉換橫式座椅的車輛。另有在香椎線登場，活躍在大分地區的一字型長椅車1500番台。




JR九州 キハ220 200番台

2006年之後的增備車輛。行先表示器使用的是巴士用的大型顯示器，因此整體的感覺有很大的不同。車內為非字型座椅。




JR九州 キハ200 一般色 キハ (kiha) 200-1000

1990年登場行駛筑豐本線和篠栗線的快速用柴聯車，現在則改配屬在大村線和豐肥本線。到車頂都是單一紅色的塗色，是出自於Don Design Associates的設計。



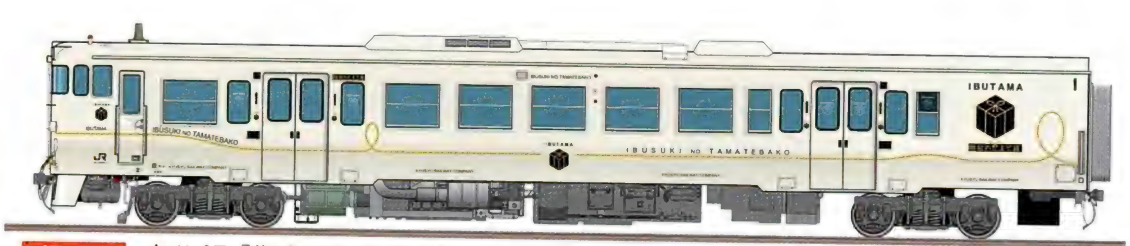

JR九州 キハ220+キハ200『なのはなDX』 キハ (kiha) 220-1100

指宿枕崎線觀光列車『なのはなDX』（Nanohana DX，油菜花）用的車輛。雙駕駛台的キハ220是指定席車，車體中央設有展望空間。自由席車キハ200則沒有展望空間。




JR九州 キハ200『シーサイドライナー』色

活躍在大村線等線區的『シーサイドライナー』（SEA SIDE LINER）使用的キハ200於1994年登場。和一般的塗色方式相反地，此車車門和車頂機器的紅色是具有點綴效果的。

JR九州 キハ47『指宿のたまて箱』

2011年3月12日配合九州新幹線全線通車而登場的指宿枕崎線觀光列車。キハ47的改造車2輛編組，特徵是車身一邊黑一邊白的大膽塗色。後也將『はやとの風』（隼人之風）的展望車キハ140 2066加以改造，有時也有3輛編組的。※『指宿のたまて箱』（Ibusuki no Tamatebako，指宿的玉匣）




JR九州 キハ183 1000番台『あそぼーい』

2011年開始運行，屬於キハ58系『あそ1962』（Aso，阿蘇）後續車種的豐肥本線觀光列車，由『ゆふDX』（Yufu，由布）改造而成。車體的許多地方，都看得到吉祥物『くろちゃん』（kurochan，小黑）的各種模樣。※『あそぼーい』（Asobo-i，阿蘇小子）



キハ (kiha) 200-0　　キハ (kiha) 200-1000



キハ (kiha) 200-1000　　キハ (kiha) 200-0





JR九州　キハ200　指宿枕崎線色

指宿枕崎線中非『なのはなDX』用的車輛。鹿兒島地區原來也是紅色的，1995年時改塗裝了2輛，1997年時剩下的也全部改塗為黃色。誇張的車身文字是此車特徵。





JR九州　キハ200『ハウステンボス』

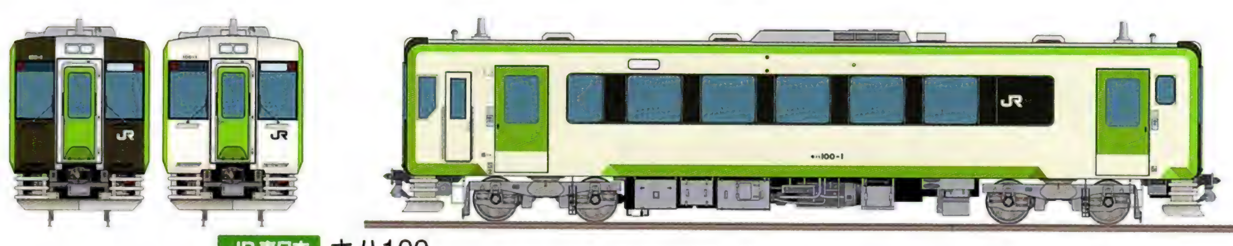
配屬長崎運輸中心的2輛編組，2011年2月時由『シーサイドライナー』色改塗色而成。搭配相同塗色的キハ66＋キハ67，在原來的大村線上運行。
※『ハウステンボス』（Huis Ten Bosch，豪斯登堡）





JR九州　キハ185『A列車で行こう』

配屬大分車輛中心的觀光列車。以「16世紀大航海時代的歐洲文化」和「古老美好的天草」為概念，由Don Design Associates設計完成。車內經過大幅度地改造，設置有簡易包廂和櫃台式酒吧。
※『A列車で行こう』（搭乘A列車去吧）



JR東日本 キハ100

1990年引進用來汰換舊型柴聯車的一般型柴聯車。キハ100是16公尺長的小型車，登場時前面的塗色是黑色，但後來改為和側面相同的綠和白，提高了辨識性。

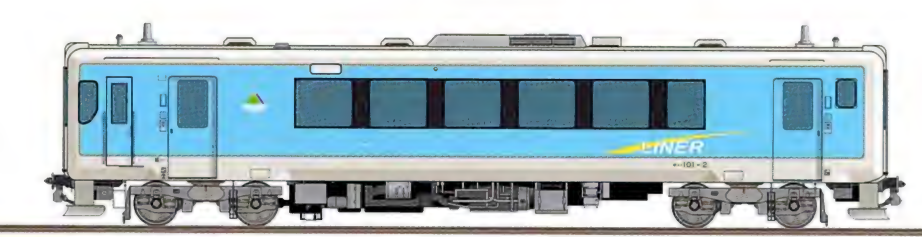




JR東日本 キハ100 200番台

1993年引進大湊線的增備車，乘務員室擴大而致全長略有加長。車門由內拔式改為一般的滑動式車門。

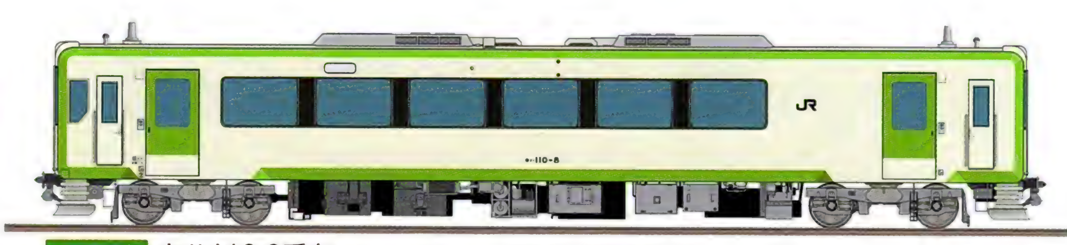




JR東日本 キハ101

1993年起引進左澤線的小型車輛。車體和キハ100的200番台相同，但使用獨自的塗色，側面加了『FRUITS LINER』的logo字樣。

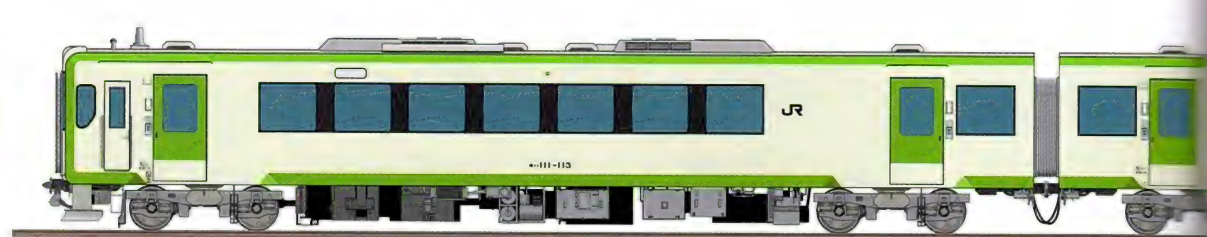




JR東日本 キハ110 0番台

キハ110是擁有長度20公尺級大型車體的車種，0番台是1990年登場急行用車種。車頭原為黑色加管形擋板，但後來改為和側面相同的塗色。





キハ (kiha) 111-100

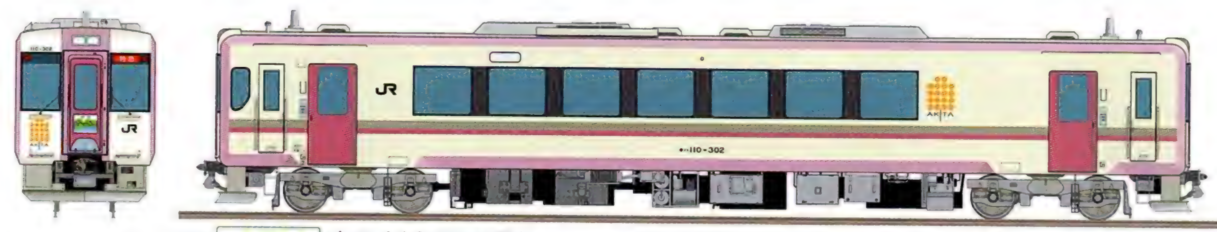
JR東日本 キハ111+キハ112

和キハ100一起使用的單側駕駛台車輛，100番台是打造為普通車用的車輛。設有廁所的キハ111和沒有廁所的キハ112背對背編組。



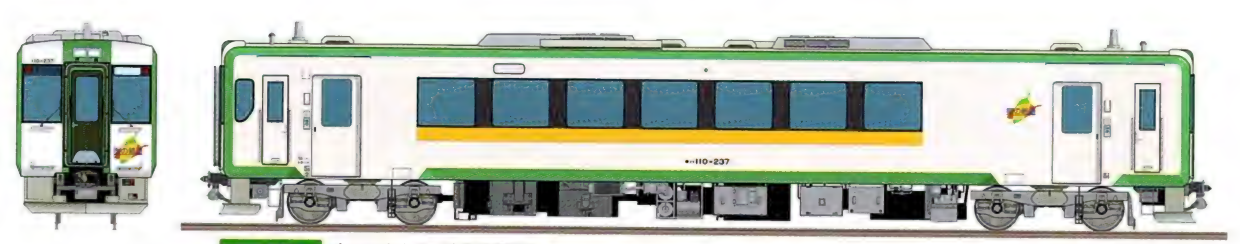
JR東日本 キハ110 100番台

普通列車用100番台，車內座椅配置改為1+2列的對坐式座椅，車窗的分配也做了變更。200番台則是車門由內拔式改為滑動式車門。



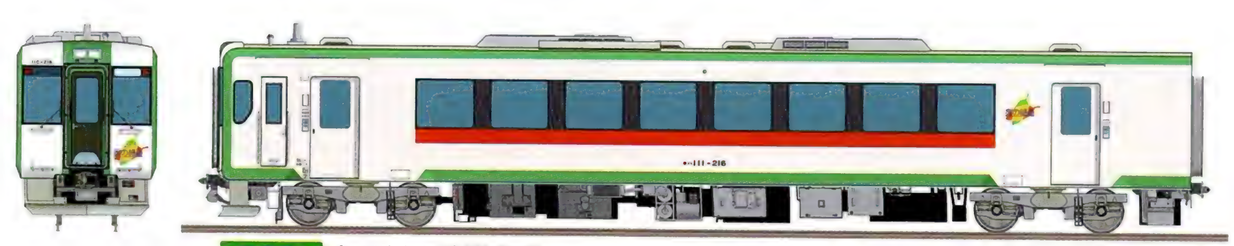
JR東日本 キハ110 300番台

為了因應秋田新幹線的通車，而以北上線特急『秋田リレー号』（Akita Relay，秋田接力號）開始運行，取代了特急『たざわ』（Tazawa，田澤）。這列車在退休後將車內設備改為普通車，並改為200番台。



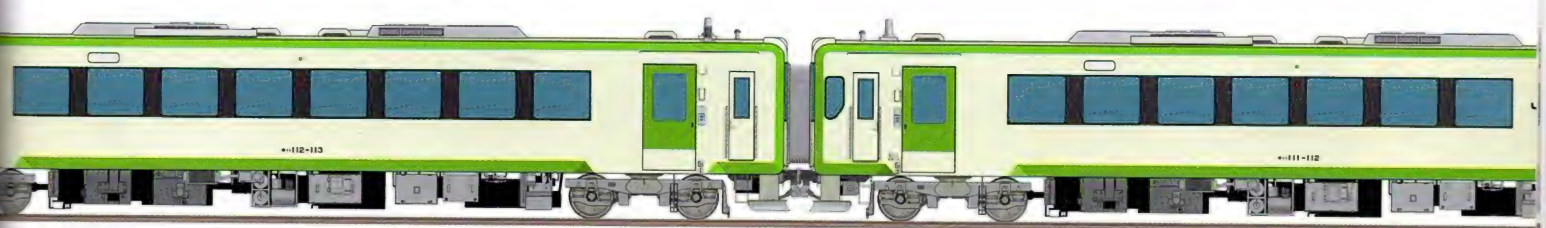
JR東日本 キハ110 陸羽西線

陸羽西線的キハ110系使用獨自的塗色。底色比其他車輛接近白色，窗下搭配上黃色線。Logo的字樣分別是『奥の細道』和『Mogamigawa-Line』。



JR東日本 キハ111 陸羽東線

陸羽東線用的キハ111、112車體上，窗下有紅色帶。另有車輛的1人座椅可向窗側轉動45°或90°。



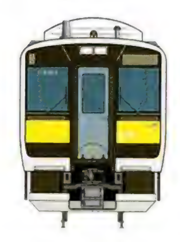
キハ (kiha) 112-100　　キハ (kiha) 111-100





JR東日本 キハE120

2008年引進新潟地區的一般型柴聯車。車體為輕量不鏽鋼製，車體塗色的橙色象徵著飯豐連山的山毛櫸樹林，而紅色帶則象著了荒川溪谷的合花楸。側面中央部分則有白鼬的插圖logo。





JR東日本 キハE130

提供水郡線用而於2007年登場的一般型柴聯車，使用雙開式的3車門形式。キハE130是雙駕駛台的車種，可以單獨一輛運行。車門間的紅色塊是沿線的秋天楓紅、門旁的藍色則是象徵了久慈川水流的塗色。

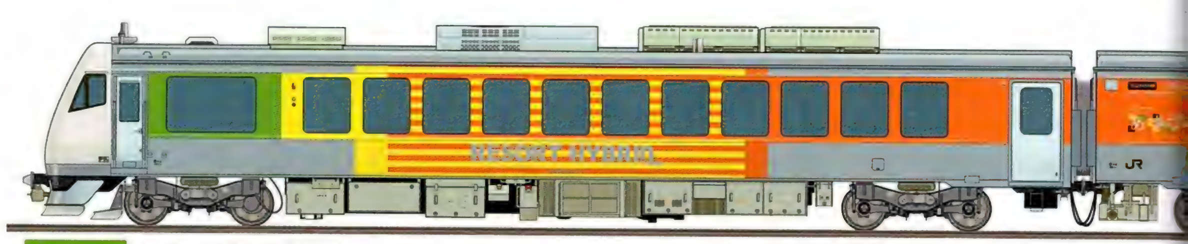




JR東日本 キハE131+キハE132　　キハ(kiha) E131-0

キハE130系的單駕駛台車，由有廁所的キハE131和沒有廁所的キハE130組成的固定編組。塗色象徵的是水郡線沿線的綠意和久慈川的清流。也有加掛キハE130的3～4輛編組運作，登場時也有過和キハ110的編組運行。



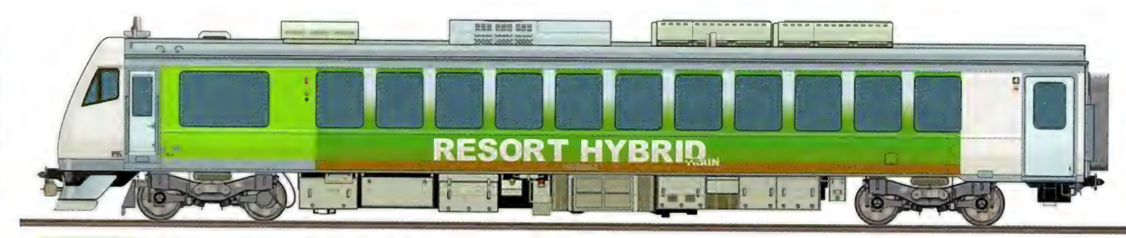


JR東日本 HB-E300系『リゾートあすなろ』　　HB-E302-3

混合動力式柴聯車的Joyful Train。2010年12月4日和東北新幹線的青森開業同時登場，使用在津輕線和大湊線上。共有2輛編組的2列，偶而也會併結成4輛運行新青森～青森之間。

※『リゾートあすなろ』（Resort Asunaro，羅漢柏）

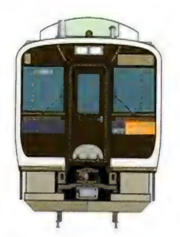




JR東日本 HB-E300系『リゾートビューふるさと』

2010年10月2日登場，配屬於長野總合車輛中心的混合動力柴聯車Joyful Train。一共只有2輛編組1列，經篠井線行駛長野～南小谷之間。

※『リゾートふるさと』（Resort Furusato，故鄉）



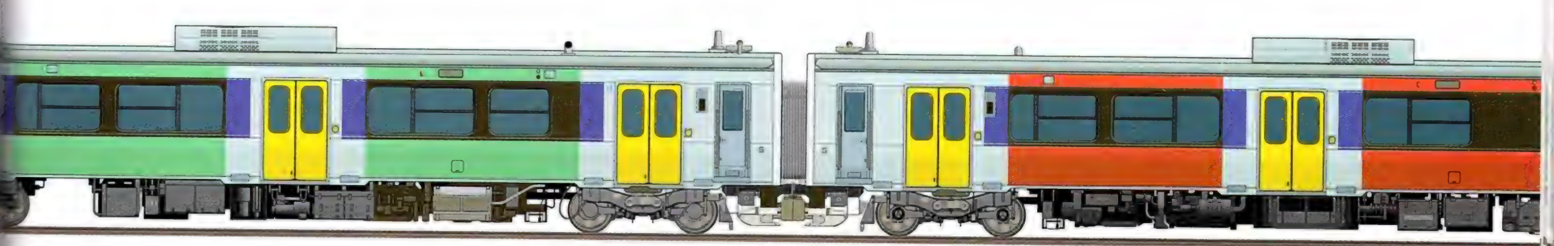

JR東日本 キハE200

2007年起活躍在小海線，是日本第一輛混合動力柴聯車。搭配了柴油發電機和蓄電池來驅動行駛用的馬達，讓效率化和環保能夠兩立。

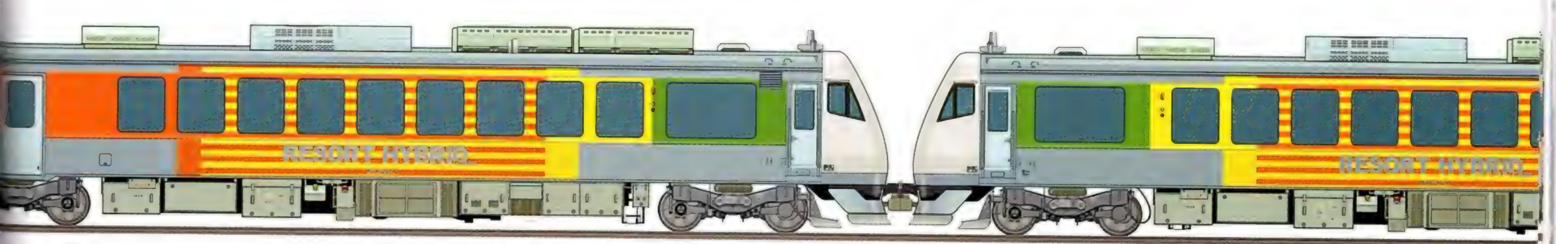



JR東日本 キハE130 100番台 久留里線

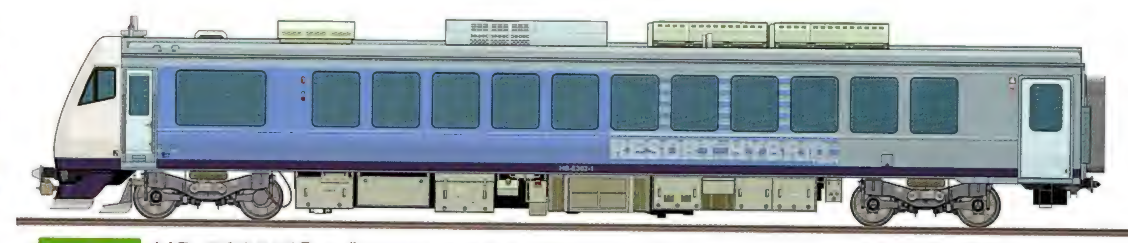
共製造了10輛，用來替換國鐵型的キハ30和キハ37、キハ38，2012年12月1日登場。由於車內都是一字型長椅，因此和水郡線的非字型車用番台來區分。



キハ (kiha) E132-0　キハ (kiha) E130-0



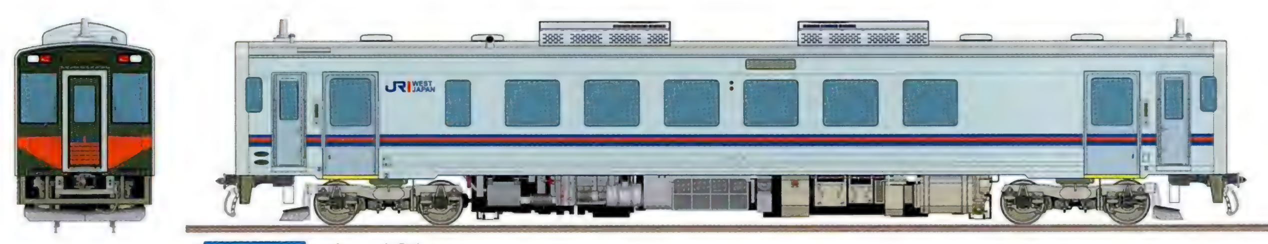
HB-E301-3　HB-E302-4

JR東日本 HB-E300系『リゾートしらかみ』

2010年12月4日登場用來汰換キハ48『青池』，屬於混合動力柴聯車的Joyful Train。塗色承襲了キハ48時的顏色，含中間車在內的4輛編組。設有迷你活動空間和迷你包廂。

※『リゾートしらかみ』（Resort Shirakami，白神）



JR西日本 キハ121

使用在山陰本線上的JR西日本一般型柴聯車。和特急型的キハ187系同在2003年登場，完全平頭的車體設計也十分類似。由於登場時期的關係，只有相當於キハ126的第二批車型態的車輛。

JR西日本 キハ126



活躍在山陰本線鳥取區域的單駕駛台2輛編組一般型柴聯車。除了使用在『とっとりライナー』和『アクアライナー』等快速班車之外，也使用在境線、伯備線和因美線上。2001年引進的第一批車輛只裝設了1台冷氣，2003年引進的第二批車輛則加裝到了2台。此外，第二批車輛的腰板上有壓條（bead），也做了乘務員室加大和裝設乘務員門等的改良。※『とっとりライナー』（Tottori Liner，鳥取Liner）、『アクアライナー』（Aqua Liner）

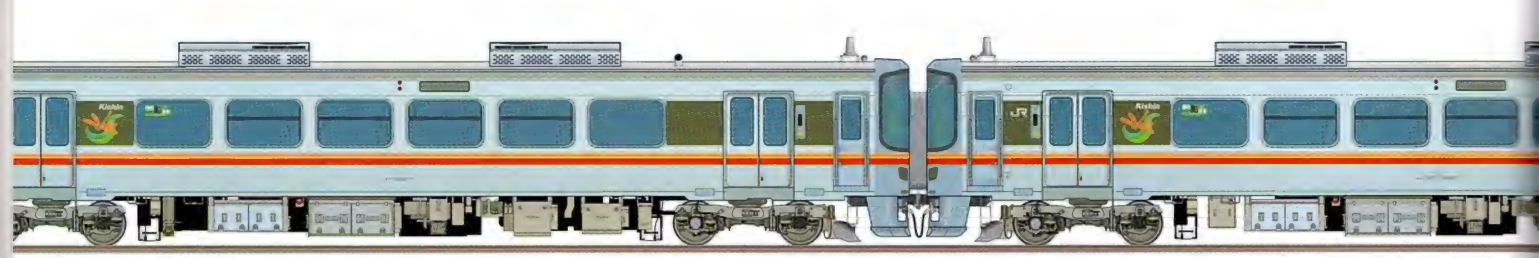


キハ (kiha) 126-1000 第一批車　　キハ (kiha) 126-0 第二批車

JR西日本 キハ122·127



2009年引進姫新線的柴聯車。共有雙駕駛台可單獨一輛行駛的キハ122，和單駕駛台，以二輛編組為基本的キハ127。キハ127為有廁所的0番台與沒廁所的1000番台編組行駛。車體的設計和車內的結構和521系電聯車類似。側面繪有沿線的清和紅蜻蜓的插圖，對姫新線的提速和形象提升很有幫助。

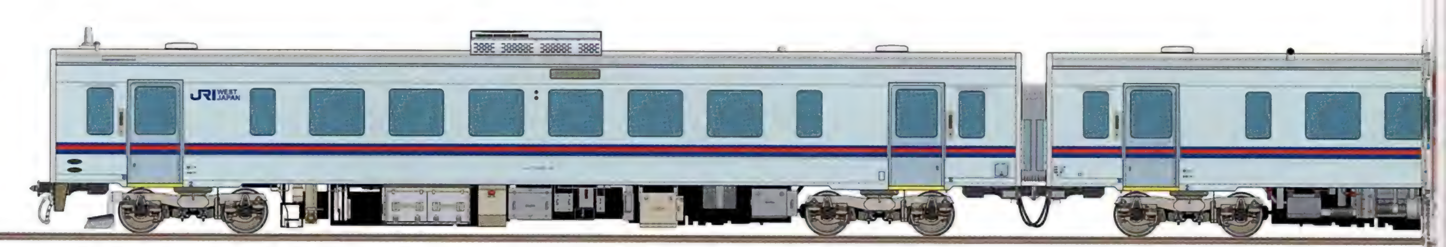


キハ (kiha) 122　　キハ (kiha) 127-1000



JR西日本 キハ47 柴聯車地區色

JR西日本對於國鐵型鋼製電聯車持續進行著單色的當地色化，而柴聯車則不分區域一律使用紅色5號。キハ47雖然感覺上是恢復了登場時的首都圈色，但實際上拆除通風系統和加裝冷氣、更換側窗等，型態上有了很大的改變。



キハ(kiha) 126-0　第一批車



キハ(kiha) 126-1000　第二批車



キハ(kiha) 122



キハ(kiha) 127-0




JR東海 キハ11

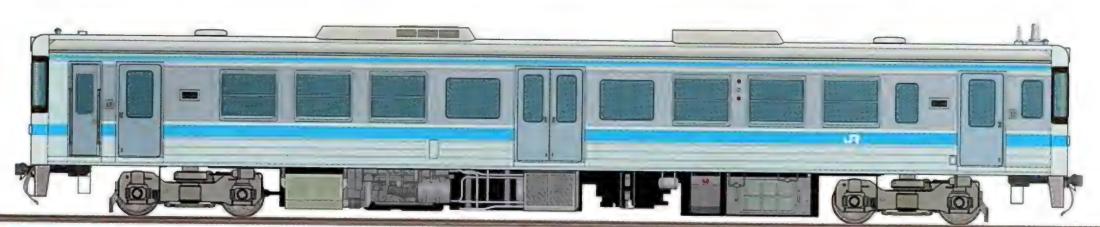
為了提升非電化區間的效率，而於1989年引進的JR東海柴聯車。分為紀伊半島等暖地使用的0番台，以及使用在高山本線寒地型100番台。




JR東海 キハ25

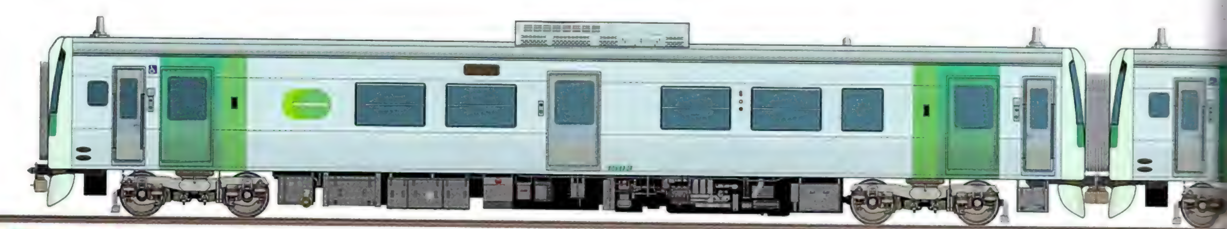
キハ (kiha) 25-0

2010年引進武豐線的新型柴聯車。車體和313系電聯車極為類似，但先做了車門可以加裝踏板的準備工程，以備將來武豐線電化後能夠轉用到其他月台較低的線區。由有廁所的0番台和沒有廁所有100番台編組而成。

JR四國 1000形

JR四國於1990年引進的不鏽鋼車體一般型柴聯車。為了因應一人服務，3門中的前往門都是單開門，只有中間的雙開門。

JR四國 1500形

1500

2006年登場的JR四國一般型柴聯車，更環保而且設有無障礙設施。車內配備轉換橫式座椅，運行在德島等區間。今後也將持續增加配備，2013的第七批車輛已將設計做了變更。




JR北海道 JR東海 キハ80系

キハ (kiha) 82

1961年登場的國鐵特急型柴聯車，曾活躍在四國之外的全日本各非電化區間。全車由JR北海道和JR東海承接，是少數沒有JR塗色變更過的車輛。JR東海行駛的是高山本線的『ひだ』和紀伊本線的『南紀』，但都由キハ85取代後除役。※『ひだ』（Hida，飛驒）、『南紀』（Nanki）

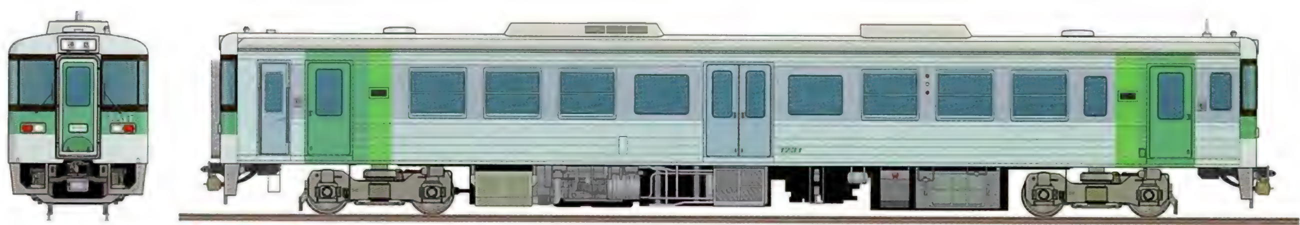


JR東海 キハ11 300番台

改為不鏽鋼車體，並加裝廁所的增備車輛。除了轉向架和色帶之外，連基本尺寸都改變，改變成像是別系的車輛一般。

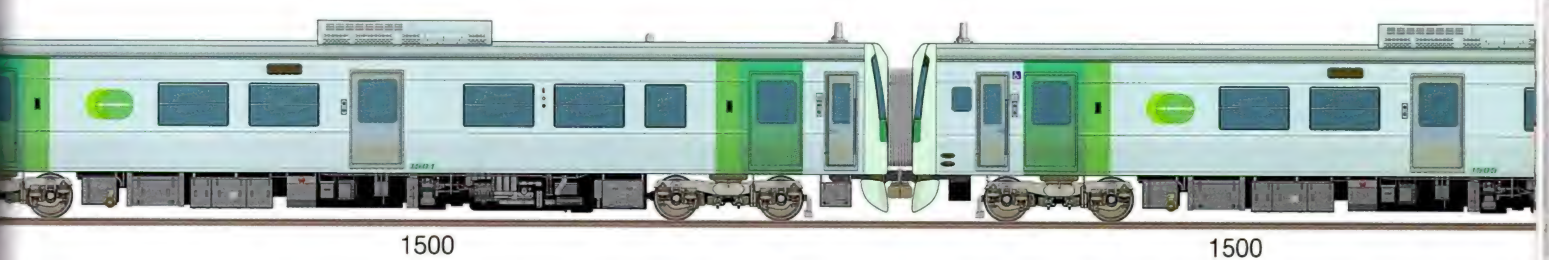


キハ (kiha) 25-100　　キハ (kiha) 25-0



JR四國 1200形

將1000形改造成為可以和1500形連結運行，塗色也配合改變。由於使用的是附電力連結器的密著式連結器，因此無法和1000形連結。



1500　　1500



キハ (kiha) 80　　キハ (kiha) 80

JR西日本 キハ181系 JR西日本色『はまかぜ』

キハ80柴聯車的動力升級版本，特徵是中間車車頂上的大型連續通風系統。最早使用的是中央西線的特急『しなの』，接著也投入了奧羽本線和伯備線等山岳路線。JR後由西日本和四國二家公司承接。圖為到最後都使用キハ181系的特急『はまかぜ』，塗色改為JR西日本以灰色為底色的特急標準色。
※『はまかぜ』（Hamakaze，濱風）、『しなの』（Shinano，信濃）





5 キハ (kiha) 180　4 キハ (kiha) 180



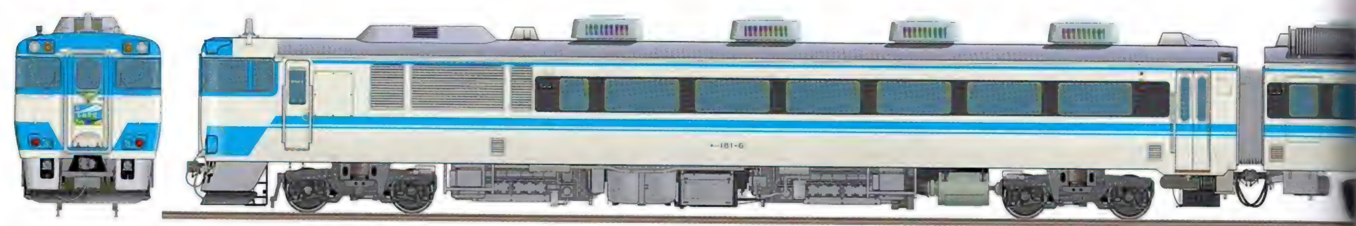
2 キロ (kiro) 180　1 キハ (kiha) 181



キハ (kiha) 181

JR西日本 JR四國 キハ181系 國鐵色

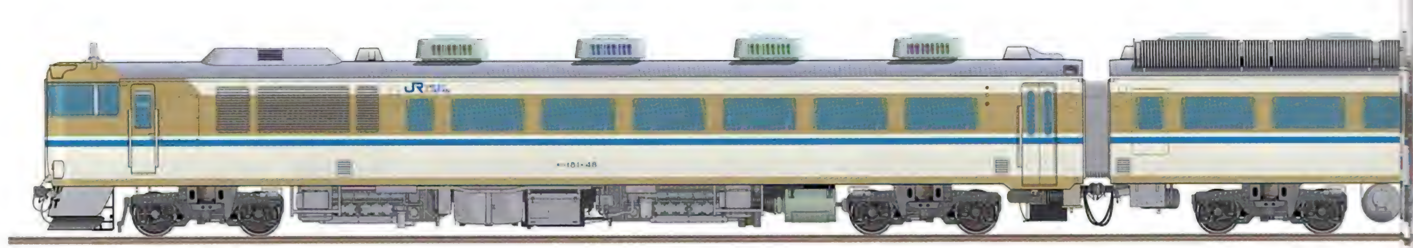
1968年登場的原有塗色，是比キハ82更強力的設計和塗色。大多JR西日本承接的キハ181系車輛，到最近為止都還有國鐵色的存在。



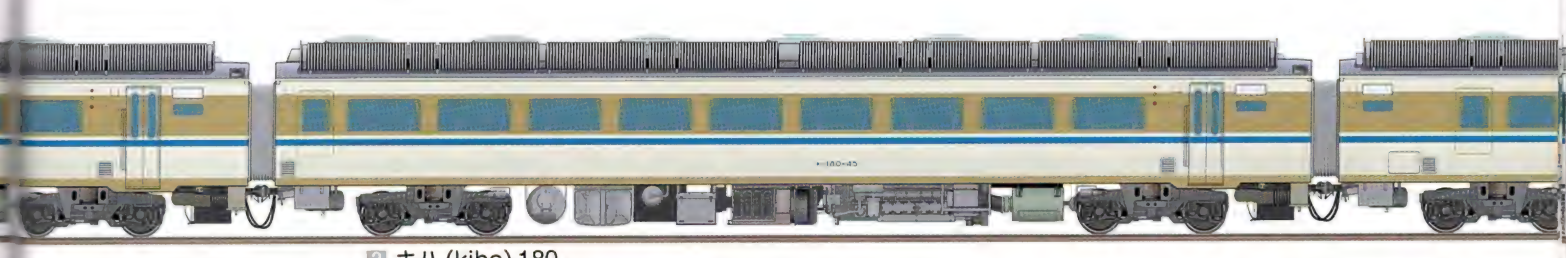
キハ (kiha) 181

JR四國 キハ181系 JR四國色

將所屬全部柴聯車都改塗為標準色的JR四國，對於キハ181系也進行了相同的動作。在電化區間擴大與2000系柴聯車的導入下，於1993年全部除役。



6 キハ (kiha) 181



3 キハ (kiha) 180





キハ (kiha) 180

キハ (kiha) 180



キハ (kiha) 180

キハ (kiha) 180

JR東海 キハ85系『ワイドビューひだ』

1989年登場的JR東海特急型柴聯車。此車確立了JR東海的特急設計，備有貫通和非貫通的二種前面車。二種在駕駛座後方都使用玻璃，瞭望性良好。2001年時為了改變編組編成『ワイドビュー南紀』，而將部分列車連結景觀Green Car。圖為改變編組時，有景觀Green Car的3連和普通車3連的併結編組。







2 キロハ (kiroha) 84-0　　3 キハ (kiha) 84-0



8 キハ (kiha) 85-200　　9 キハ (kiha) 84-300

JR東海 キハ85系『ワイドビュー南紀』

1992年起，和『ひだ』同樣使用キハ80系的『ワイドビュー南紀』也換為キハ85系。這列車當初將Green Car設定為非貫通的キロ85，但因為和『ワイドビューひだ』的キハ85 0番台交換，成為了普通車的3輛編組。2009年度開始，以編入キロハ的4輛編組運行。





2 キハ (kiha) 84-0



1 キハ (kiha) 85-0



4 キハ (kiha) 85-100



10 キロ (kiro) 85-0



3 キハ (kiha) 85-100



1 キハ (kiha) 85-0

JR 北海道 キハ183系 500番台『おおぞら』

針對北海道進行強化耐雪耐寒結構後的特急型柴聯車。1981年登場的0番台是名為Slant Nose的非貫通型，但1986年登場的500番台（N183系）則採用了貫通結構，也改塗裝為新色彩。圖為連結電源用發電機的キハ184，編組的前頭車為沒有發電機キハ183-1500番台的編組。※『おおぞら』（Oozora，大空）





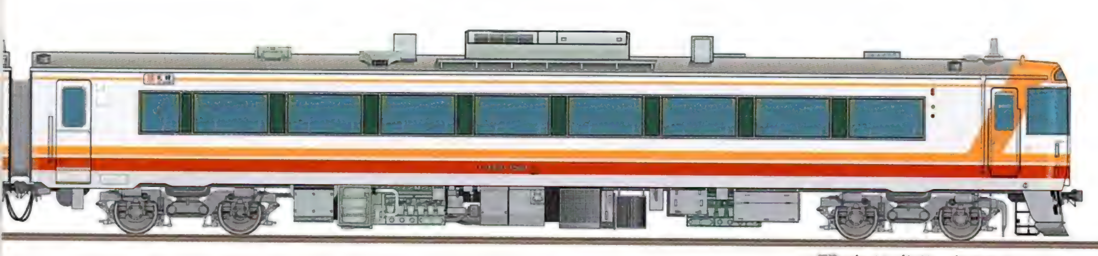
7 キハ (kiha) 182-500

6 キハ (kiha) 182-500

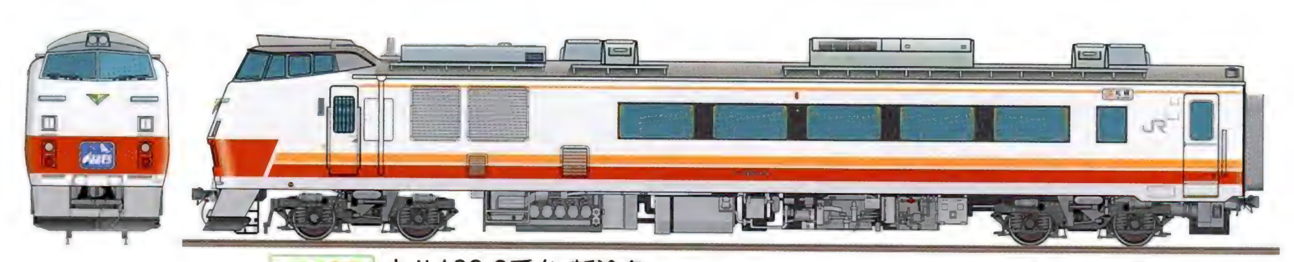


4 キハ (kiha) 182-500

3 キハ (kiha) 182-500

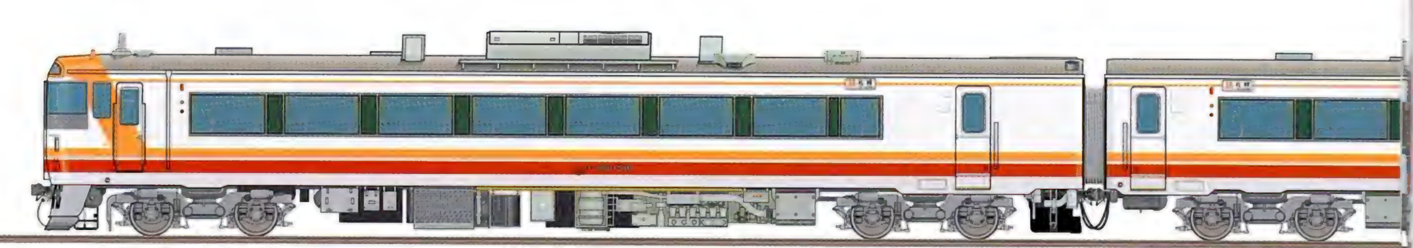


1 キハ (kiha) 183-1500



JR 北海道 キハ183 0番台 新塗色

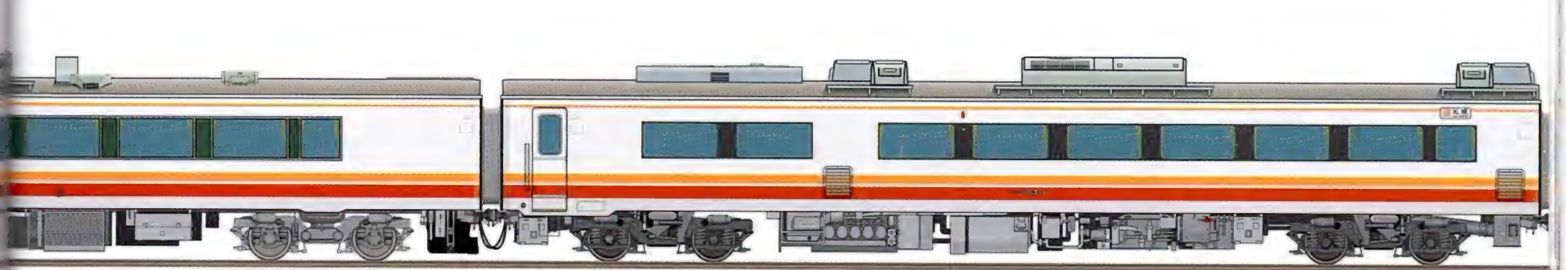
登場當初還是國鐵特急色的0番台，在500番台出現後改為相同的塗色。JR化之後的キハ183系全部車輛都已統一為這種塗色。



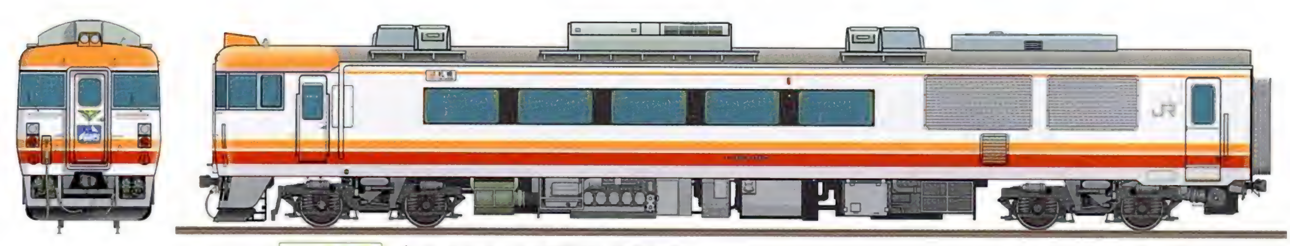
8 キハ (kiha) 183-500



5 キロ (kiro) 182-500

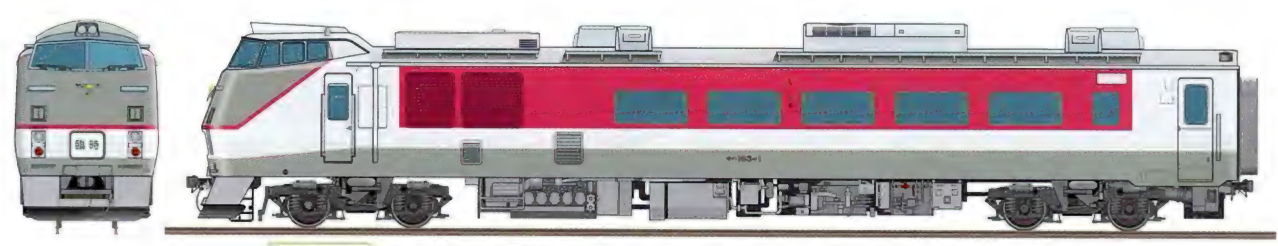


2 キハ (kiha) 184-0



JR北海道 キハ183 100番台 新塗色

為了因應特急列車短編組之後不足的前頭車，而將剩餘的，設有電源用發電機的キハ184改造為前頭車而成。圖為第三代的塗色。

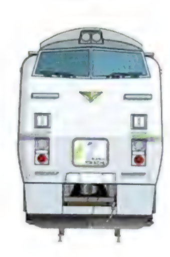


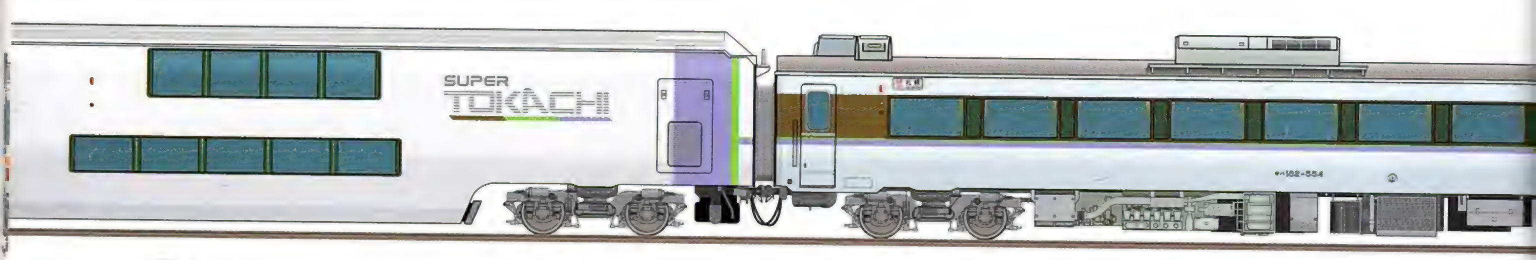
JR北海道 キハ183 0番台『ノースレインボーエクスプレス』色

1997年的平交道事故修理後的Joyful柴油客車，經過改塗色後成為『ノースレインボーエクスプレス』（North Rainbow Express）的前頭車。塗色雖然改了，但車體形狀不同，在列車裡相當顯眼。

JR北海道 キハ183系『スーパーとかち』

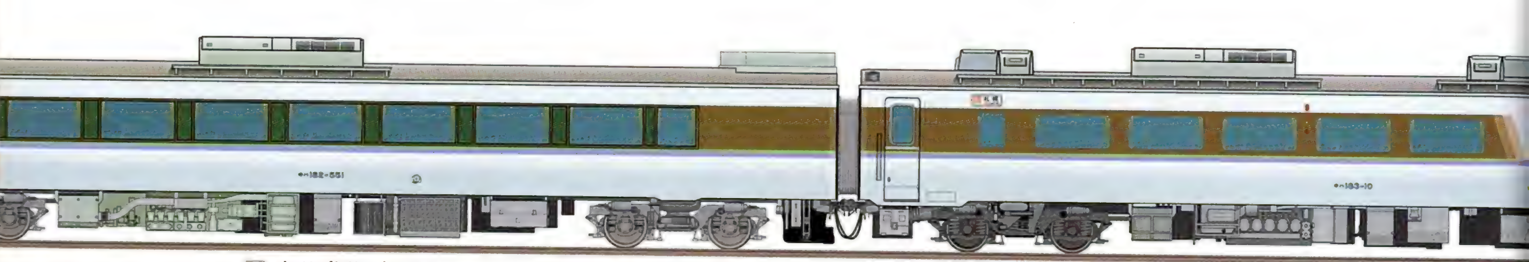
將キハ183系普通車的特急『とかち』（Tokachi，十勝）編入キサロハ182後改編而成『スーパーとかち』（Super Tokachi，超級十勝）的編組。中間車編入NN183系的キハ182-500番台，提升了整列編組的動力表現。塗色配合了キサロハ182，將外觀有差異的0番台和500番台，以不同的塗色來強化一體感。





2 キサロハ (kisaroha) 182-550

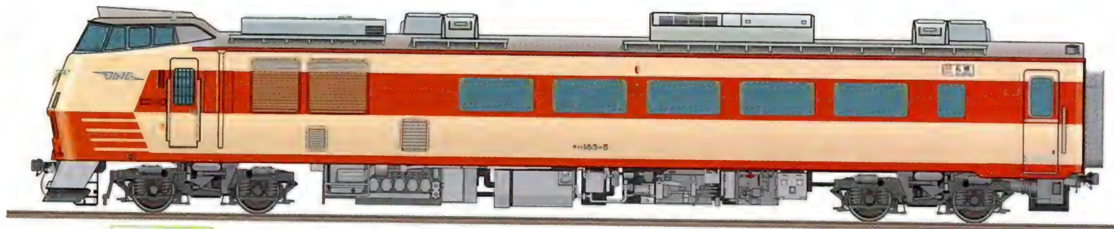
3 キハ (kiha) 182-550



5 キハ (kiha) 182-550

6 キハ (kiha) 183-0

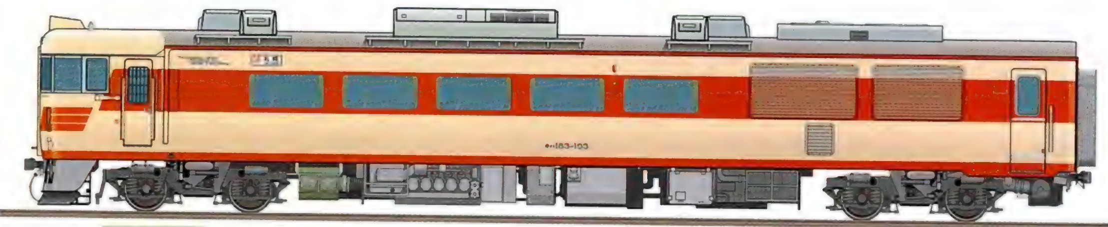




JR北海道 キハ183 國鐵色

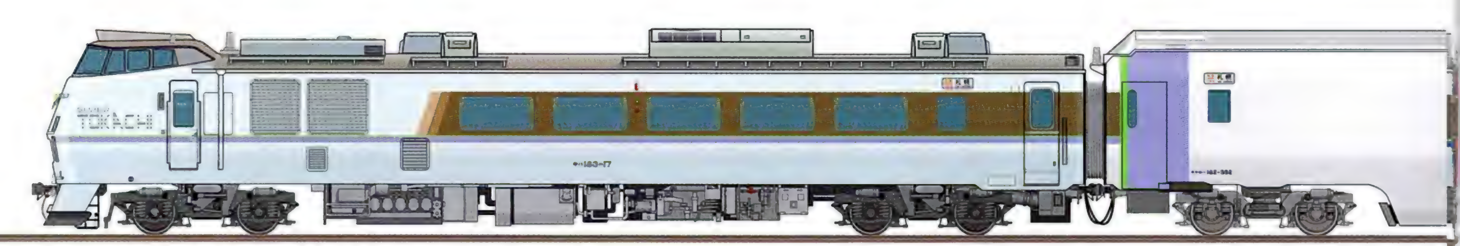
北海道第一列專用特急型柴聯車登場的1981年時的塗色。現在有4輛重新塗色復活，單獨或和其他塗色的車輛搭配運行。



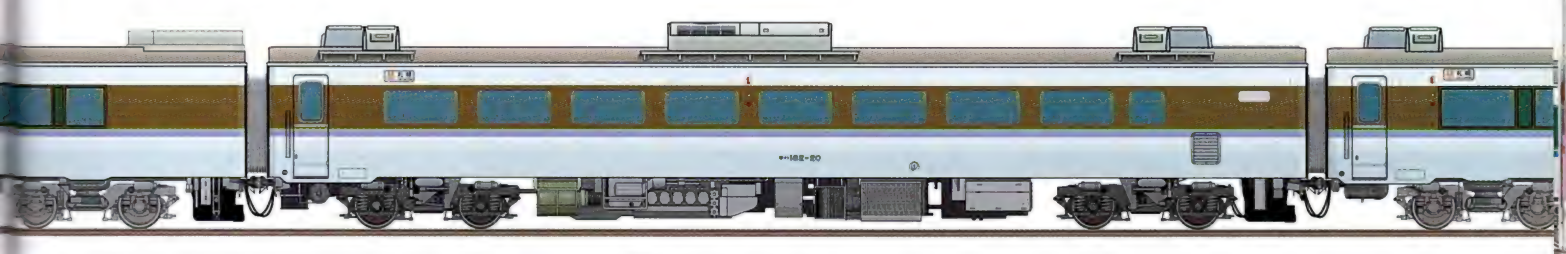


JR北海道 キハ183 100番台 國鐵色

1985年時由キハ184改造而成的前頭車。當初的第1輛和0番台以相同塗色登場，但不到一個月就改成如圖般，和キハ82相同的塗色了。

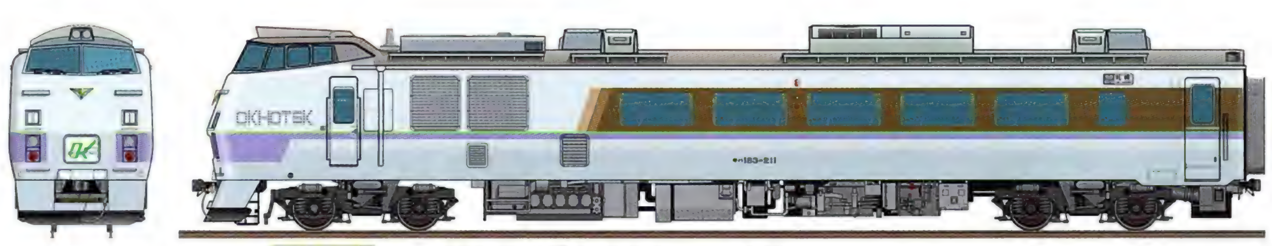


1 キハ (kiha) 183-0



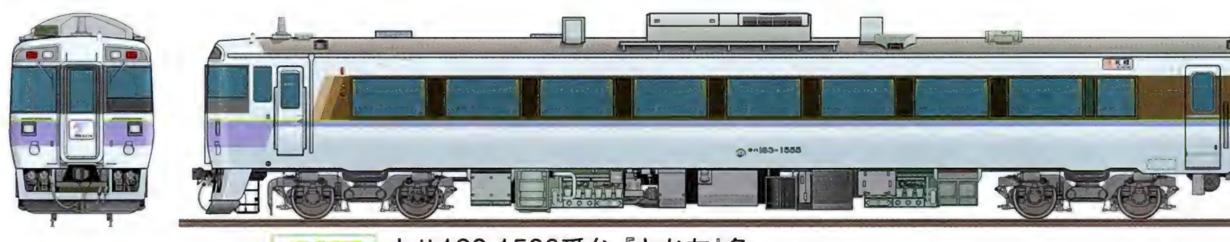
4 キハ (kiha) 182-0





JR北海道 キハ183 200番台『オホーツク』色

為了在夜行特急『オホーツク9、10號』（Okhotsk，鄂霍次克）連結スハネフ（suhanefu）14而換裝了引擎，在原有編號上加入了200的數字。塗色和『スーパーとかち』相同，但前頭部的塗色不同。



JR北海道 キハ183 1500番台『とかち』色

由於增加了キハ281系和キハ283系，讓N183系和NN183系有了多餘的車輛出來，因而從1997年起用來作為『とかち』（Tokachi，十勝）使用。1500番台3輛和500番台2輛改為這種塗色。

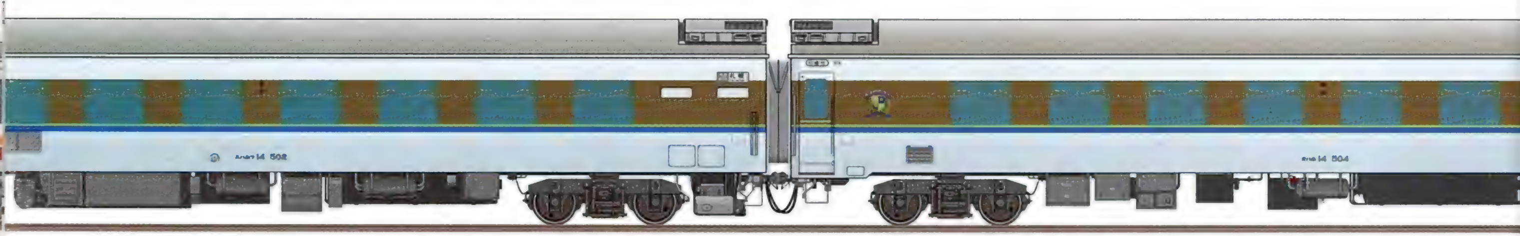
JR 北海道

キハ183系『まりも』

在キハ183系編組裡連結14系臥鋪車，是北海道特有的夜行特急。14系臥鋪車設置キハ183系控制迴路的引通線，並將風檔改為柴聯車的形式後便得以連結。原來是用來編組『オホーツク』（Okhotsk，鄂霍次克）而改造的客車，在不變更塗色下直接使用在『まりも』（Marimo，毬藻）上。末期時匯集多種塗裝的車輛，吸引了鐵道迷的目光。

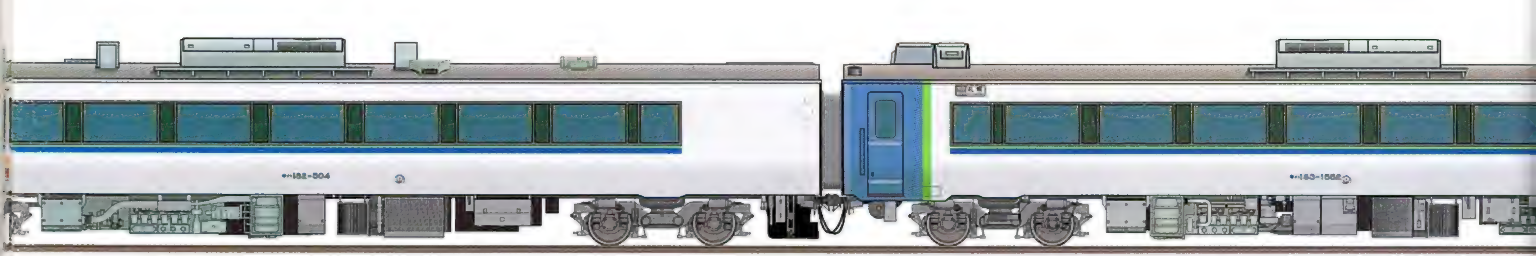






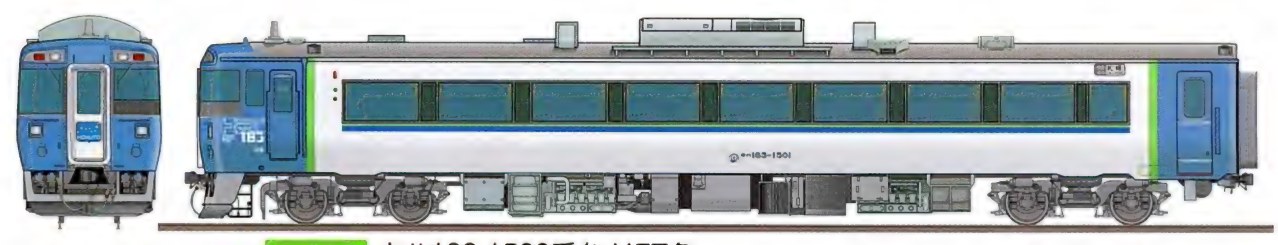
2 スハネフ (suhanefu) 15-500

3 オハネ (ohane) 14-500



5 キハ (kiha) 182-500

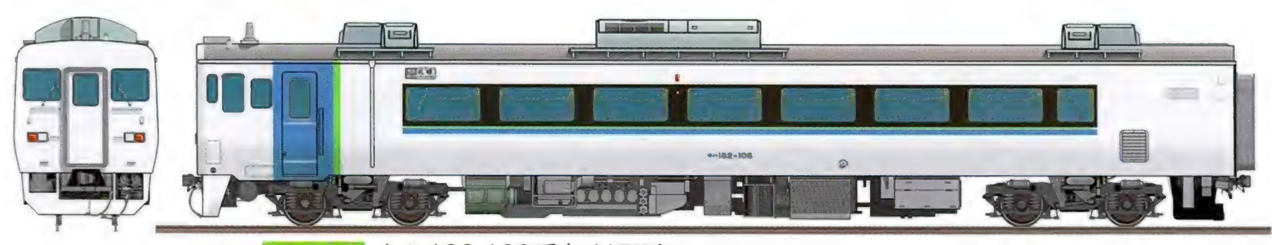
6 キハ (kiha) 183-1550



JR 北海道

キハ183 1500番台 HET色

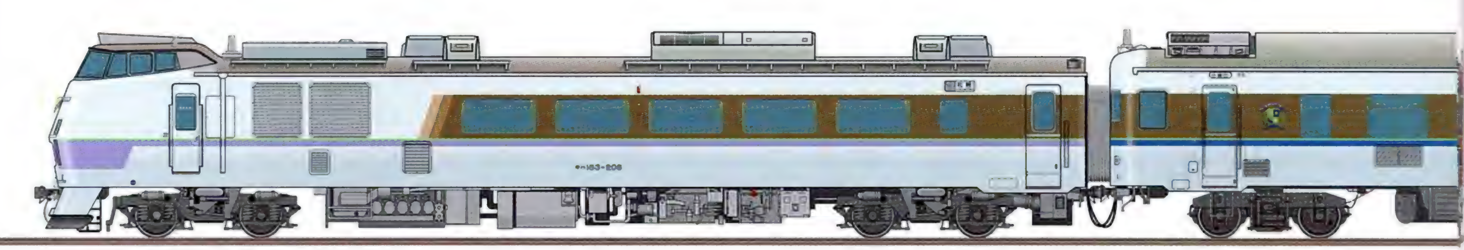
配合不鏽鋼車體的特急型柴聯車キハ281、283系的設計而更改的塗色。貫通結構的500、1500番台才看得到的塗色。



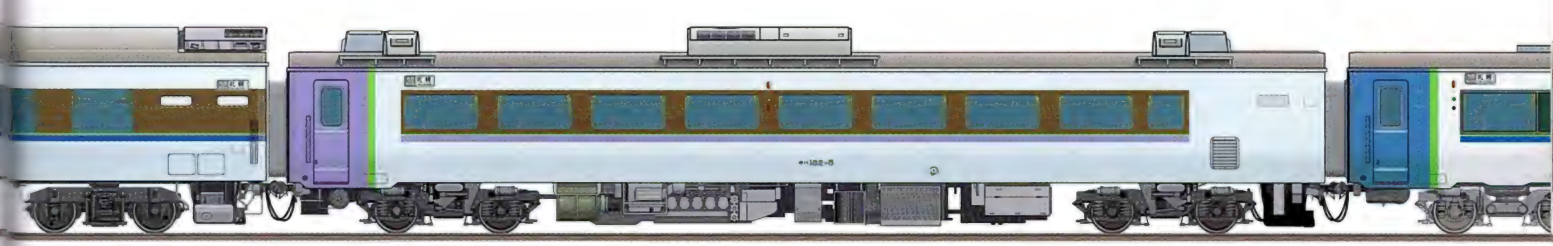
JR 北海道

キハ182 100番台 HET色

在連結部加設簡易駕駛台，以方便在中途站增解結做彈性化運用的キハ182。由於也設置了安全設備，也會在本線上進行回送運行。



1 キハ(kiha) 183-200



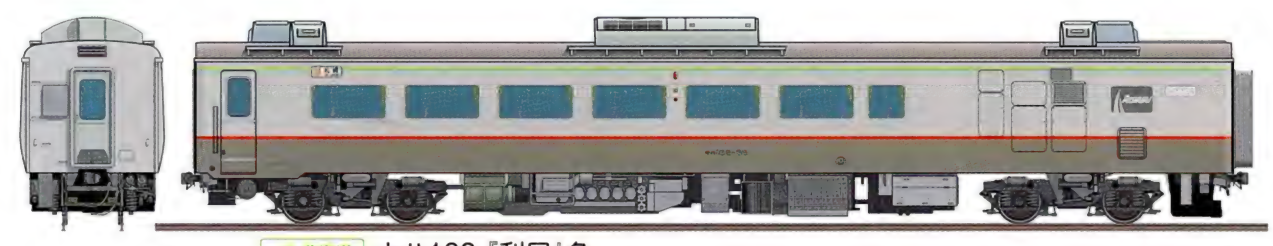
4 キハ(kiha) 182





JR北海道 キハ183 6000番台 座塾列車

車內鋪了榻榻米的活動用車輛，塗裝和キハ400座塾列車極為相似。除了以座塾列車單獨運用之外，也會在定期特急的前頭加掛1輛運行。



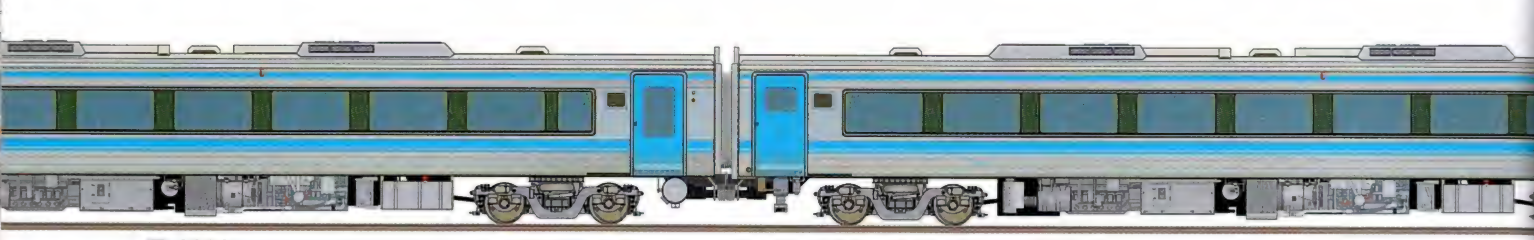
JR北海道 キハ182『利尻』色

改造來供キハ400系急行『利尻』（Rishiri）增結用而改造的車輛。和P88的キハ400和スハネフ14臥鋪客車等編組運行。

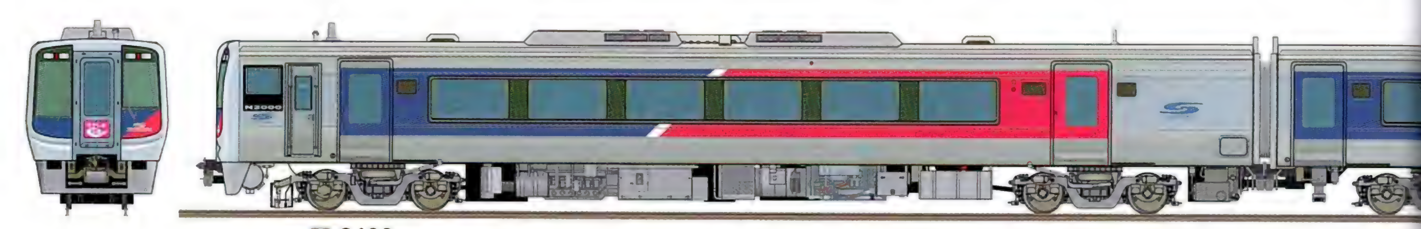
JR四國 2000系『南風』

1990年開始量產，是JR四國的特急型柴聯車。備有傾斜裝置，可以最高速度120km/h運行。車種只有一半為Green Car的景觀前頭車、普通車的貫通前頭車和中間車等3種。第三部門鐵道公司土佐黑潮鐵道也擁有同型車輛，運用層面極廣。全車上貼有麵包超人貼紙的車輛居多，現正進行車門小窗化的改造中。





2 2200　　3 2200



3 2400

JR四國 N2000系 『うずしお』

1995年之後改裝強力引擎的增備車。前頭設計和塗色經過了變更，但沒有景觀Green Car。單獨或和一般的2000系編組運用。※『うずしお』（Uzushio，漩渦）



1 キハ (kiha) 187-0

JR西日本 キハ187系　0·1000番台　『スーパーまつかぜ』

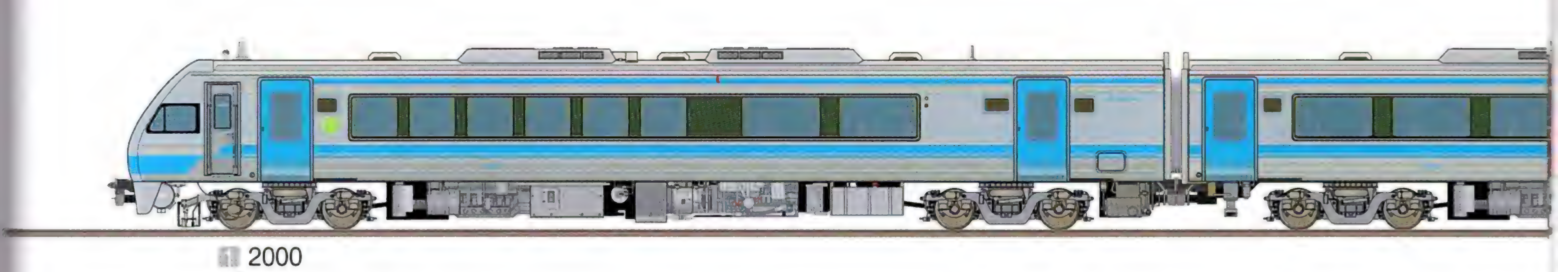
2001年時投入的特急型柴聯車，以促進山陰本線的現代化。因為有傾斜裝置因此特徵是側板內削的車體斷面和平面車頭。另有提高速度的10．1010番台。※『スーパーまつかぜ』（Super Matsukaze，超級松風）



2 キハ (kiha) 187-1500

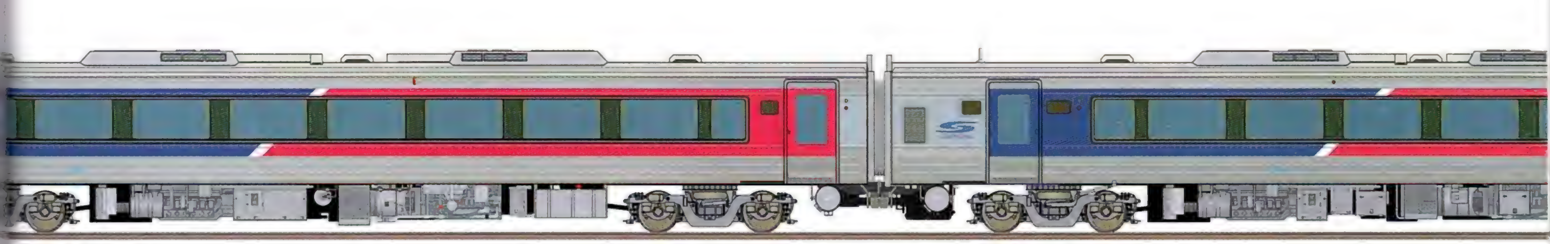
JR西日本 キハ187系　500·1500番台　『スーパーいなば』

2003年使用為因美線特急的增備車輛。和同時出現的10、1010番台同為擁有二座冷氣，而且因為搭載ATS而致變更了車門配置。側面的標誌也變更為梨花。※『スーパーいなば』（Super Inaba，超級因幡）



2000

2100



2200

2450



キハ (kiha) 187-1000

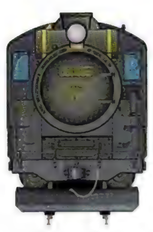


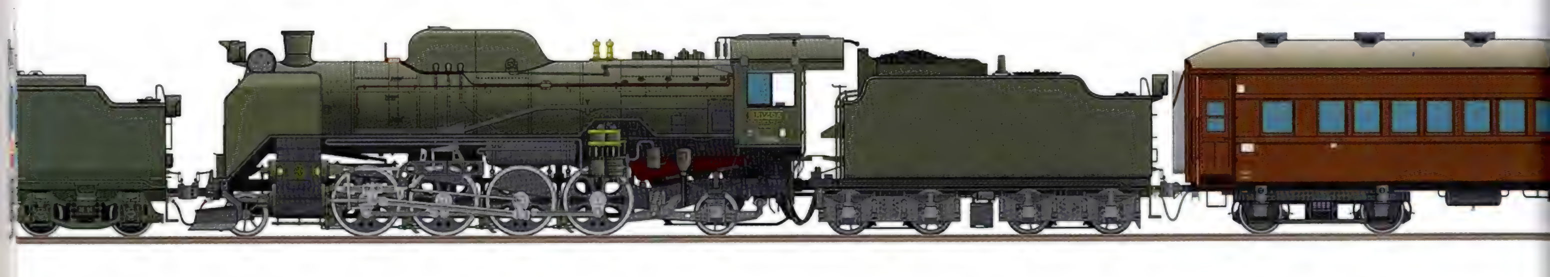
キハ (kiha) 187-500

JR東日本 C61+D51 『SL重連レトロみなかみ』

JR東日本保有的蒸氣機車，用來行駛不定期的活動列車。除了1988年修復的D51 498之外，2011年又加入了C61 20。配屬於高崎運轉所，搭配動態保存的舊型客車和12系客車運行。圖為2011年運行的活動列車，牽引著6輛客車行駛了上越線。目前C58 239的修復工程已經完成，JR東日本擁有的蒸氣機車含C57 180共有了4輛。
※『レトロみなかみ』（Retro Minakami，復古水上）


C61 20


D51 498





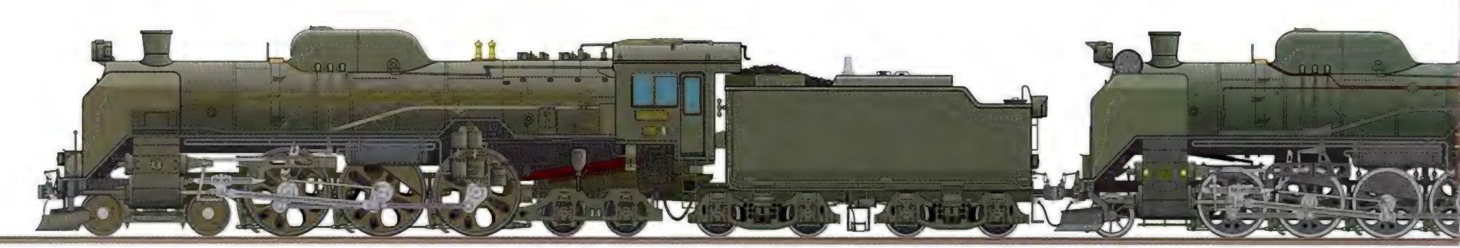
JR西日本 C56 160 + 12系客車

配屬在同時也是『梅小路蒸氣機關車館』的梅小路機關區的C56 160，是動態保存的5輛之1。C56 160是長距離地方線用的客貨兩用小型煤水車式機車，可以在眾多路線上運行。12系客車是國鐵時代生產作為臨時列車用的急行型客車。藍色的客車現在已經極為罕見了。





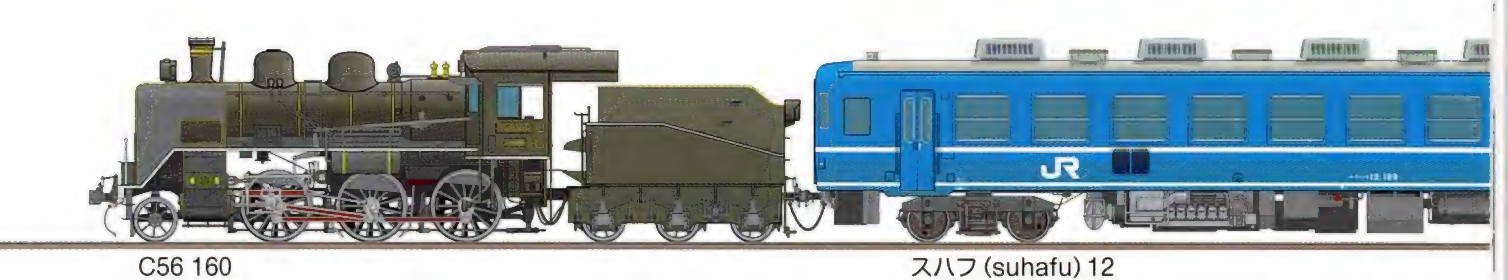

オハ (oha) 12



C61 20







C56 160

スハフ (suhafu) 12



オハ (oha) 12

JR東日本 JR西日本 JR貨物 **EF65** 1000番台

平坦線區的標準型直流電力機車。1000番台是裝有重連控制裝置，且前方有門的增備型，牽引對象多元，包含Blue Train到貨物列車和臨時列車等。

JR東日本 **14系**『ゆとり』

以尾久車輛中心為基地活躍的座墊列車。1983年登場的歐式列車『サロンエクスプレス東京』（Salon Express東京）在1997年改造，2008年除役。外觀和歐式列車時代沒有大差異。※『ゆとり』（Yutori，寬裕）





1 スロフ (surofu) 14 500　　2 オロ (oro) 14 700

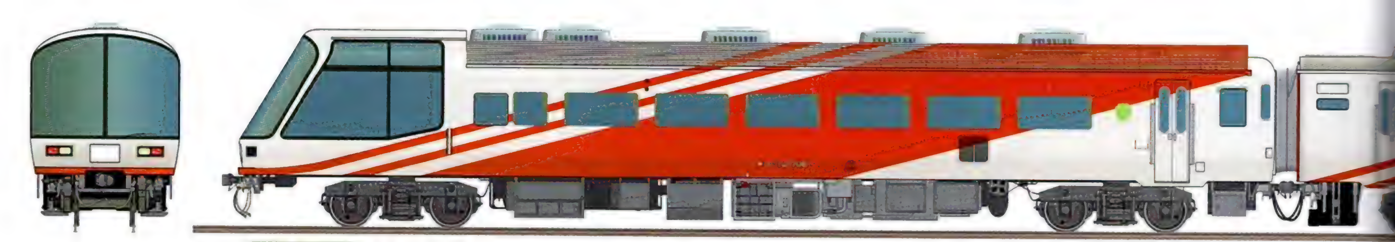


4 オロ (oro) 14 700　　5 オロ (oro) 14 700



JR東日本 EF65　1019　『スーパーエクスプレスレインボー』色

配合1987年的『スーパーエクスプレスレインボー』（Super Express Rainbow，超特快彩虹）登場而準備的第一代專用牽引機車。1998年時由1118號機取代後除役。

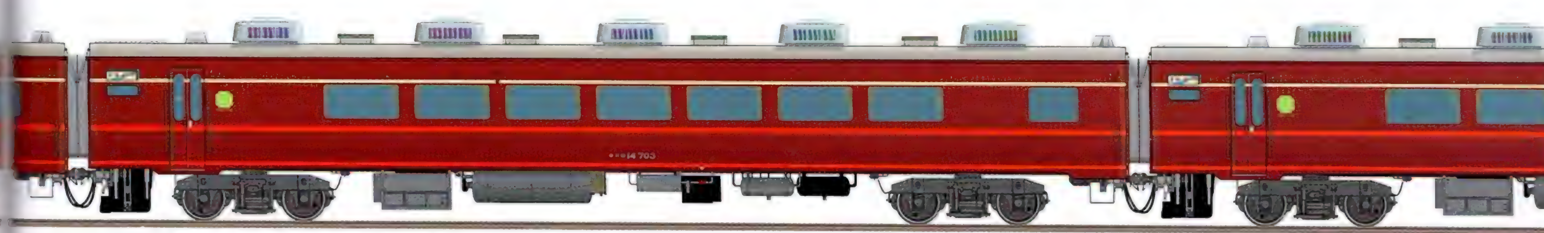


JR東日本 14系　『スーパーエクスプレスレインボー』

配屬於舊尾久客車區，使用在臨時列車的歐式Joyful客車。專用牽引機車EF65和EF81也配合使用這種塗色。



EF65 1000



3 オロ (oro) 14 700

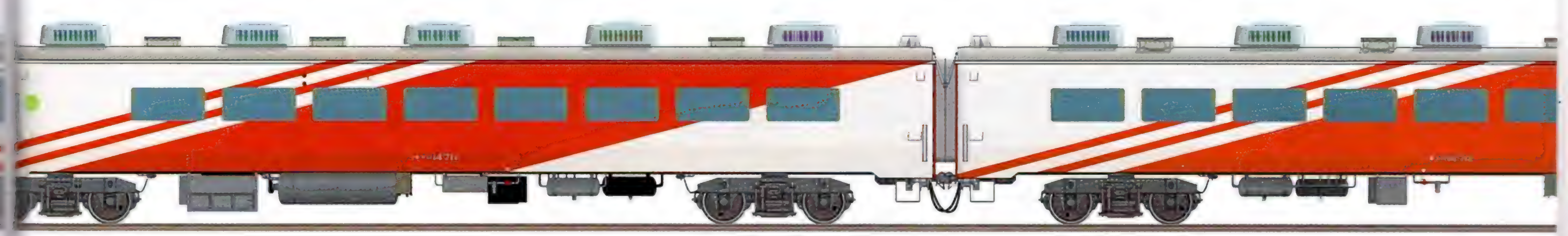


6 スロフ (surofu) 14 700



JR東日本 EF65　1118　『スーパーエクスプレスレインボー』色

專用塗色的『スーパーエクスプレスレインボー』牽引機車。1118號是第二代，窗側的車身文字也是以白色表現，但後來則改為透明的。



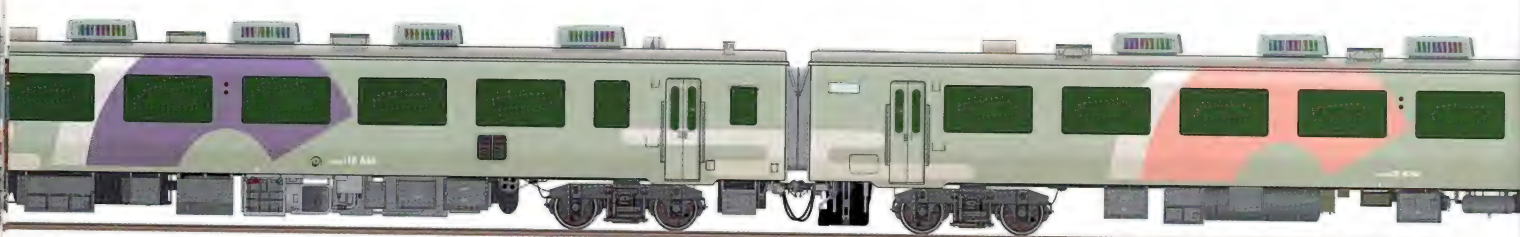


JR西日本 EF81『トワイライトエクスプレス』塗色

配合寢台特急『トワイライトエクスプレス』（Twilight Express，日暮特快）塗裝的專用牽引機車，JR西日本敦賀運轉派出的6輛都以相同塗色運用。為了減少牽引客車時發生的衝擊而裝備了密著式自動連結器。由於有連結器胴受（shank guide），因此特徵是裝設部的擋板較大。

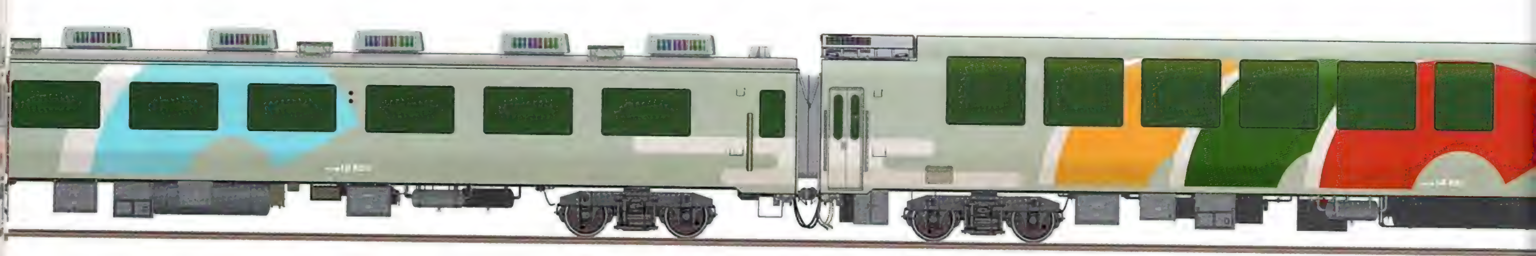
JR西日本 12系 850番台『あすか』

1987年在鷹取工廠改造完成的JR西日本座墊客車。7輛編組的中間車是由オハネ14改造的活動車廂，備有小酒吧設備，1996年進行了翻修。外觀上雖然沒有重大變化，但由於重量的增加，展望車由スロフ12改為了マロフ12。※『あすか』（Asuka，飛鳥）



7 マロフ (marofu) 12 850

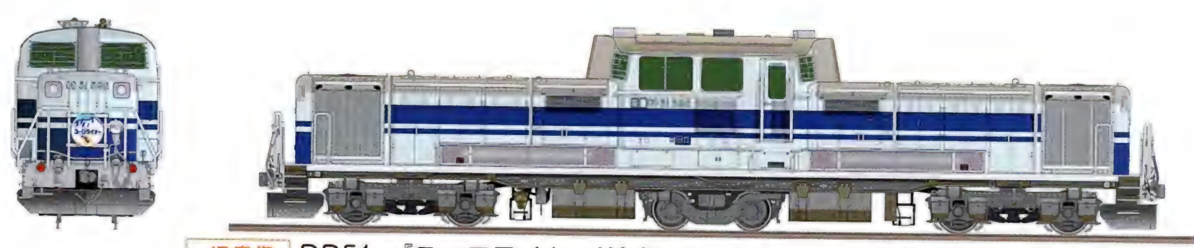
6 オロ (oro) 12 850



4 オロ (oro) 14 850

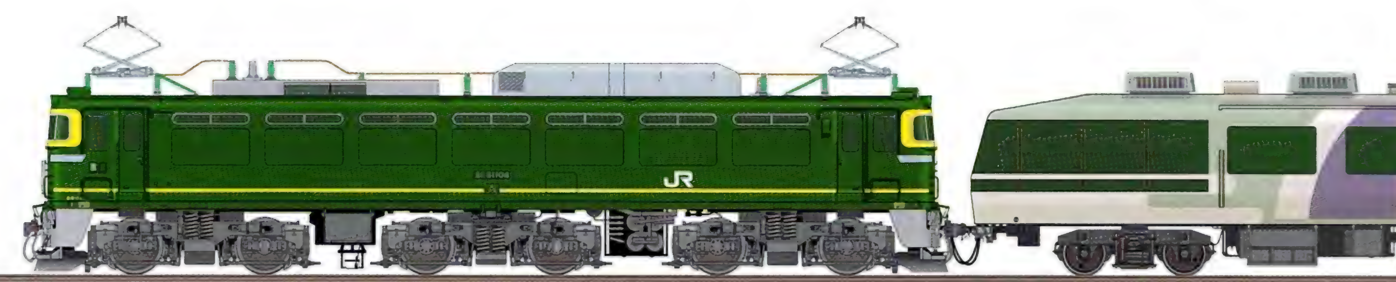


2 オロ (oro) 12 850

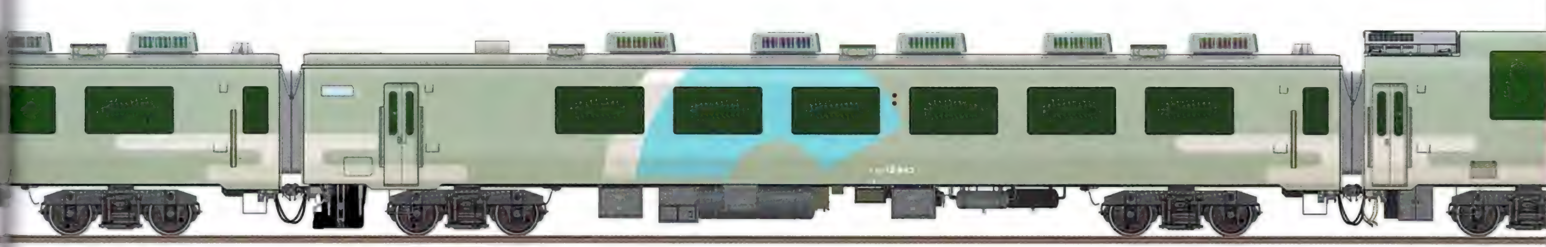


JR東海 DD51 『ユーロライナー』塗色

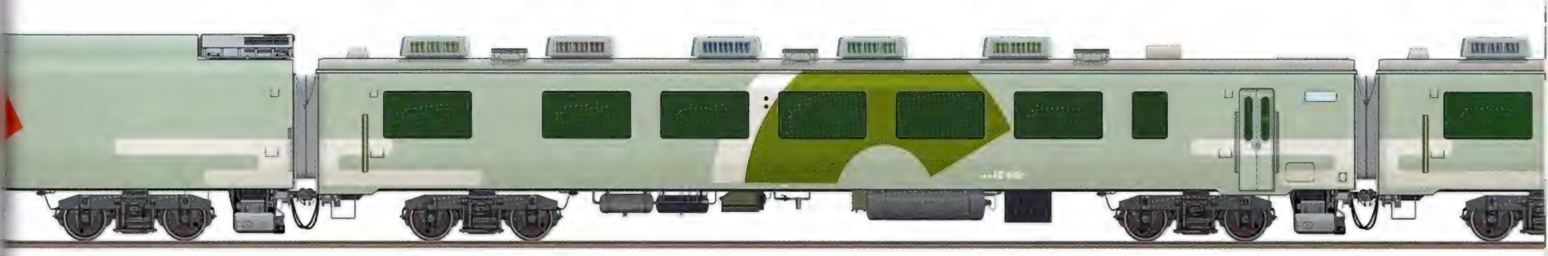
配合『ユーロライナー』（EUROLiNER）塗色的柴油機車。『ユーロライナー』是第一列擁有專用牽引機車的列車。DD51專用機車歷代共有3輛，另有EF65和EF64。



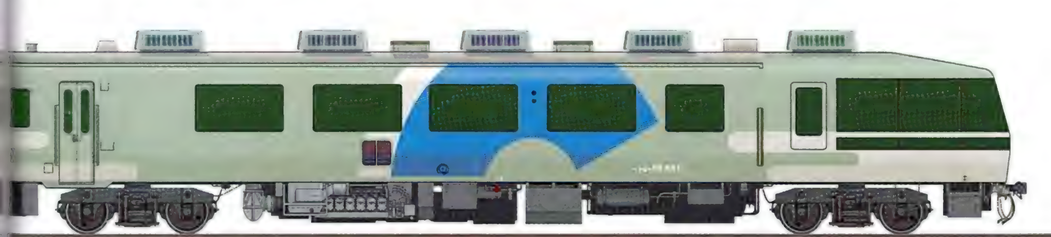
EF81



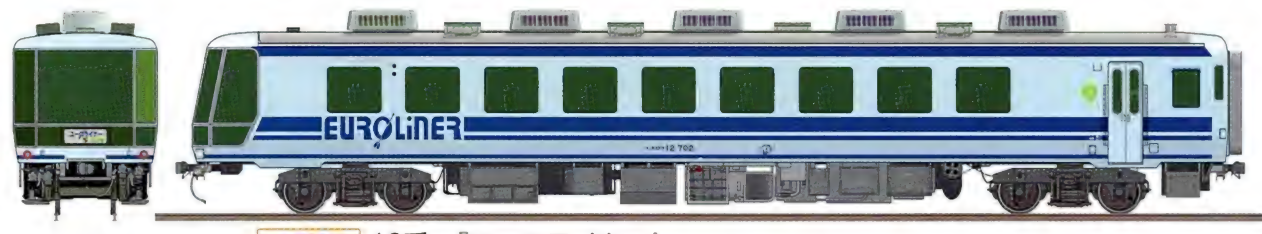
5 オロ (oro) 12 850



3 オロ (oro) 12 850



1 マロフ (marofu) 12 850

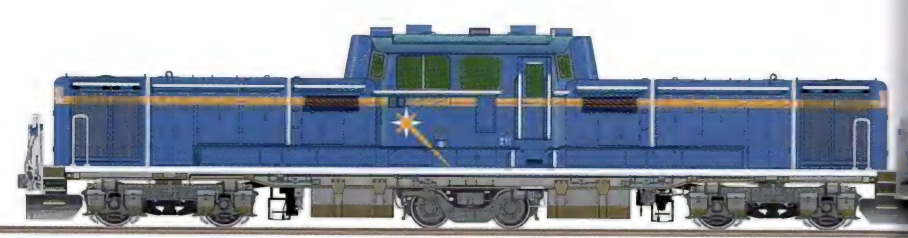


JR東海 12系 『ユーロライナー』

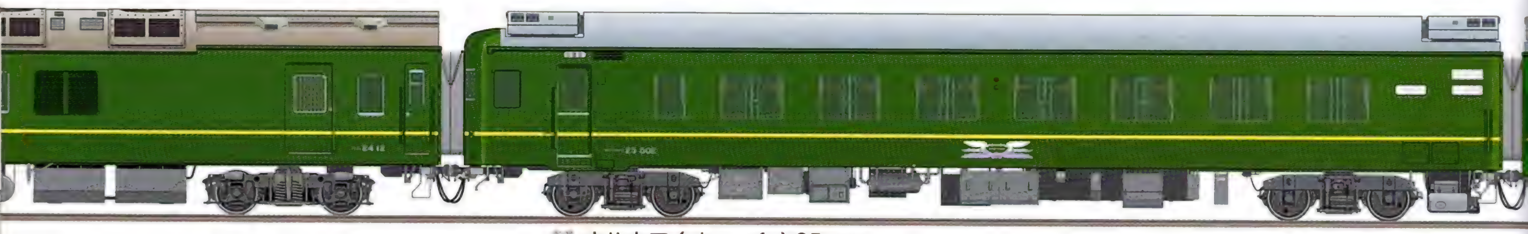
1985年在名古屋地區登場的歐式列車，7輛編組中的4輛是包廂車。登場時車身有JNR的標誌。由JR東海接收後將編組解連，彈性和其他列車編組運用，2005年除役。

24系25形 JR西日本『トワイライトエクスプレス』＋ JR北海道 DD51『北斗星』色

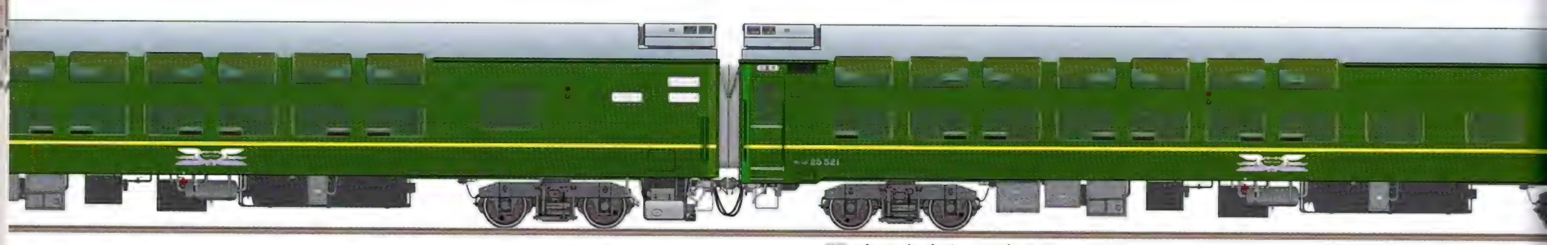
經由日本海縱貫線，行駛於大阪和札幌之間的夜行列車。雖是24系25形的改造車，但外觀上已經將Blue Train的感覺做了很大的改變。スロネフ25 500番台的尾車有3面大型的車窗，而且是設有雙人床的豪華客房。進入北海道後由塗上『北斗星』色的DD51牽引。牽引寢台特急時，基本上需要使用重連。



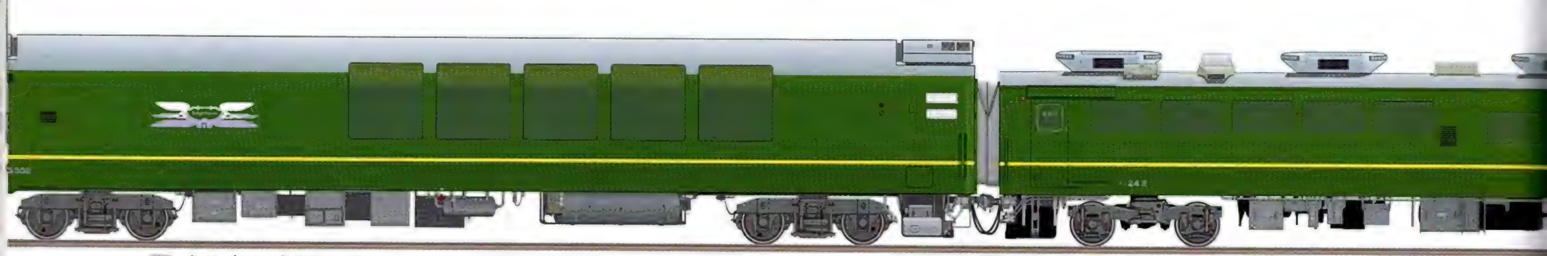
DD51



9 オハネフ (ohanefu) 25 500

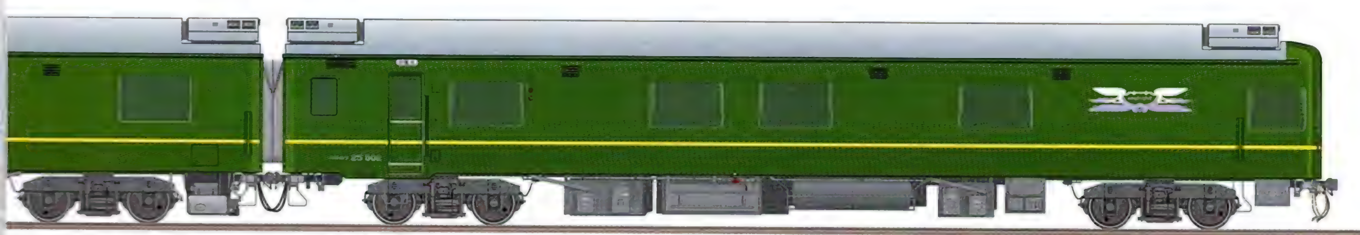


6 オハネ (ohane) 25-520



4 オハ (oha) 25 550

3 スシ (sushi) 24 0



1 スロネフ (suronefu) 25 500


DD51


スロネフ (suronefu) 25-500

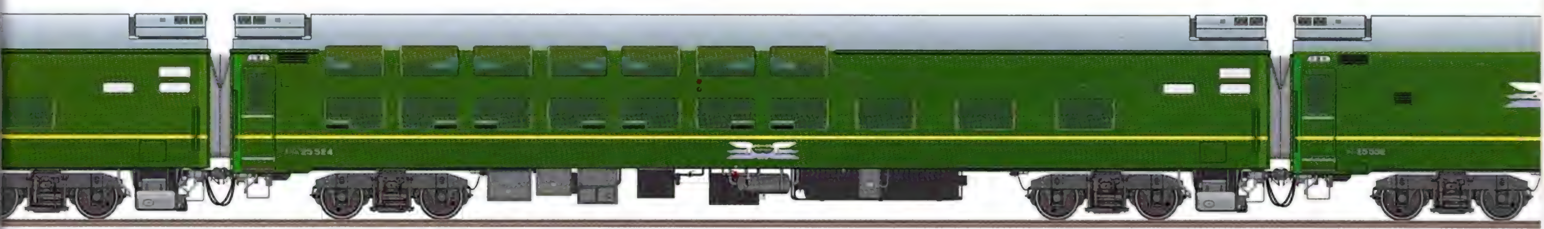
スロネフ是尾部有3面大窗戶，並備有雙人床的豪華客房。上行列車時位在機車後方，因此下行列車時較受歡迎。

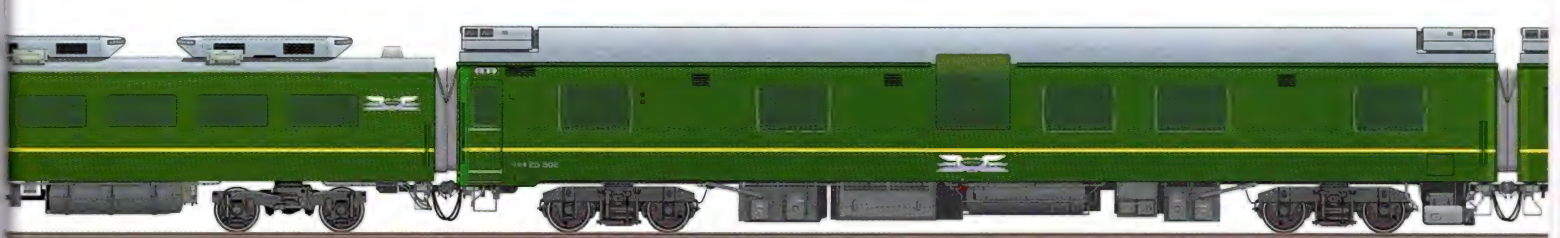

DD51

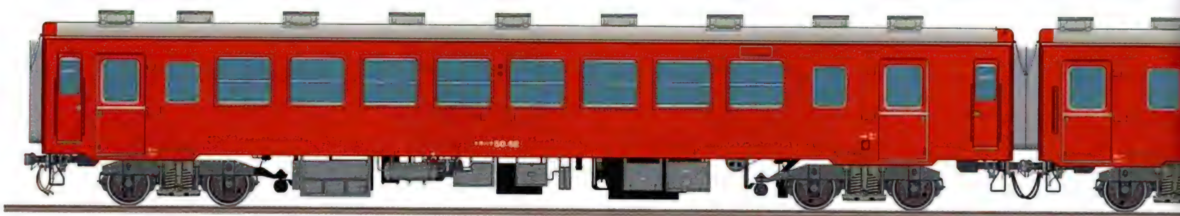
カニ (kani) 24-0


8 オハネ (ohane) 25 560

7 オハネ (ohane) 25 510


5 オハネ (ohane) 25 520


2 スロネ (surone) 25 500

オハフ (ohafu) 50

JR東日本 JR西日本 JR四國 JR九州 50系客車

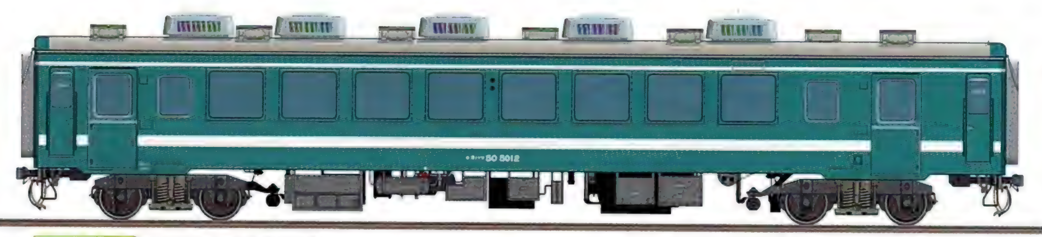
國鐵為了取代繁複多樣的舊型客車，於1977年導入全日本的一般型客車。相對於特急的Blue Train，這款客車則有著Red Train的暱稱。




オハフ (ohafu) 51

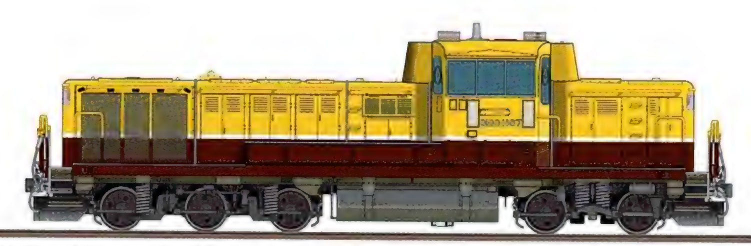
JR北海道 50系51形客車

北海道用的Red Train採用了雙層窗的酷寒地對策，外觀上有很大的不同。JR化之後，部分客車改為3車門以因應尖峰時間。

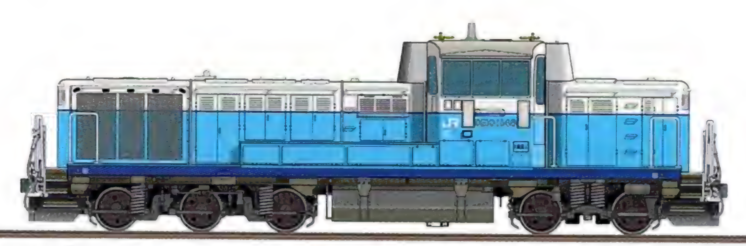
JR北海道 50系 5000番台

以50系改造，供青函隧道快速『海峽』使用。窗戶是固定式的，車內改為轉換的橫式座椅。改造時加裝了冷氣，也提高了最高速度。

JR東日本 DE10『ノスタルジック・ビュー・トレイン』色

改塗為和客車相同的塗色，用來牽引五能線的觀光列車『ノスタルジック・ビュー・トレイン』（Nostalgic View Train）的機車。連扶手都仔細地塗上了不同的顏色。

JR四國 DE10『アイランドエクスプレス四國』色

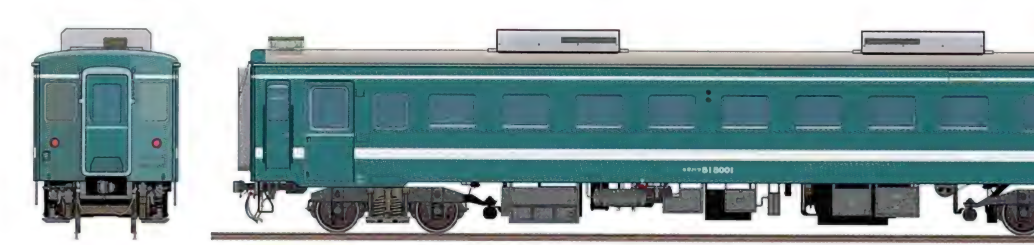
配合客車塗色的柴油機車。共有2輛，重連牽引『アイランド・エクスプレス四國』。



オハ (oha) 50　　オハ (oha) 50



オハ (oha) 51　　オハ (oha) 51



JR北海道 50系51形 5000番台

將北海道內用的50系51形客車改造，以因應備受好評的快速『海峽』增班使用。小型的雙層窗和不同的冷氣形狀在編組內大放異彩，種車的差異也一目瞭然。

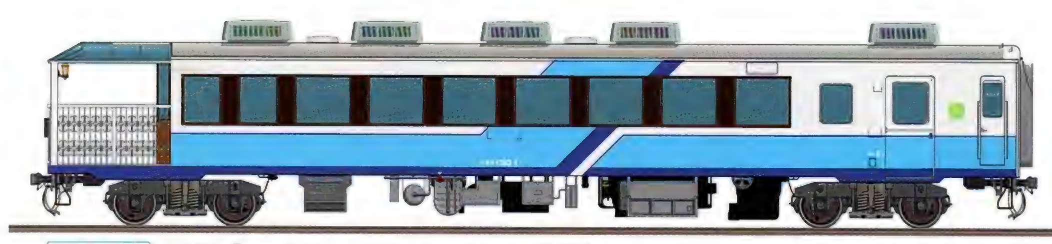




JR東日本 50系『ノスタルジック·ビュー·トレイン』

1990年改造來行駛五能線的觀光列車。展望車設有大大的窗戶和開放式的觀景平台。在五能線的運行結束之後，展望車單獨移往了高崎，使用在臨時列車上。2001年除役。





JR四國 50系『アイランドエクスプレス四國』

JR四國為了慶祝新公司成立而開始行駛的Joyful客車。也有外裝色相同的12系，以用來因應多客時期的增結之用。現在已被185系特急型柴聯車取代，於1999年除役。



JR西日本 12系 1000番台

1000番台是將急行用的12系做降級改造而成的普通列車用客車。設有乘務員門，以供在無人車站回收車票等用途，白線被塗掉，全車都是藍色20號的單一塗色。



JR東日本 12系 800番台 カヌ座

配屬上沼垂（Kami-Nuttari）的座墊客車，由配置區的省略字被稱為『カヌ座』（Ka-Nu Za）。編組中央連結鋪了地毯的『サロン佐渡』（Salon Sado）。中間有尾燈的車廂，可以將編組一分為二。2002年除役。



JR東日本 12系 800番台『くつろぎ』新塗色

配屬高崎的座墊客車。1983年登場時為藍色中有1條白色帶，但1987年時改塗為舊型客車意象的圖中塗色。1999年除役。



JR西日本 12系800番台『いきいきサロンきのくに』

活躍在和歌山等地的座墊客車。1989年由沒有暱稱的座墊列車改造而來，6輛編組裡的1輛是鋪設地毯的活動用車。2007年除役。

※『いきいきサロンきのくに』（Iki-iki Salon Kinokuni，鮮活沙龍紀伊國）



JR東海 12系 900·800番台 ナコ座

1983年改造的JR東海座墊客車。由於沒有暱稱，以配置區的簡稱而成為了『ナコ座』，是乘務員室部分設有開放結構的展望車。1999年除役。



JR四國 12系 高知運轉所I

在瀨戶大橋線即將通車的1987年時轉入高松運轉所的10輛12系客車中，對4輛編組客車做的塗裝。



JR四國 12系 高知運轉所II

1987年轉到高松運轉所的10輛12系客車中，6輛的塗裝中有紅色帶。1990年時轉配屬至高知運轉所。



JR四國 12系『ムーンライト高知』

高松運轉所的6輛編組，1989年時全部升級為Green Car，使用在『ムーンライト高知』（Moonlight Kochi）。紅色帶改為了藍色帶，後來又恢復為國鐵色。



JR西日本 12系800番台『旅路』

1981年改造的廣島座墊客車。JR成立的1987年時以宮島鳥居的意象塗為紅色。1994年時設置展望室，一直使用到2007年。圖為設置展望室後的外觀。



JR九州 12系800番台『海・山編組』

熊本運輸中心的『海編組』（1980年登場）和門司港運轉區的『山編組』（1983年登場）有共同的設計外觀。登場時是藍色配上粗條的白綠色帶。二編組都在1994年除役。




JR東日本 12系800番台『やすらぎ』

1986年登場，配屬高崎的座墊客車，和同期改造的『江戶』類似。2001年除役後，含展望車2輛的3輛客車移交給渡良瀨溪谷鐵路，於2009年結束營運。

※『やすらぎ』（Yasuragi，舒暢）




JR東日本 12系800番台『オリエントサルーン』

1987年登場，配屬於國鐵仙台局的鋪地毯座墊客車。類似歐洲東方快車的logo，和金色帶來表現出豪華感。2000年除役。

※『オリエントサルーン』（Oriental Saloon，東方沙龍）




JR西日本 12系700番台『ゆうゆうサロン岡山』登場時

1986年在岡山登場的6輛編組歐式客車。車內設置1+2人座的沙發，也備有和客車相同塗色的EF65 123機車。

※『ゆうゆうサロン』（Yuyu Salon，悠閒沙龍）




JR西日本 12系700番台『ユウユウサロン岡山』新塗色

1993年底的新裝工程中變更了外部的塗色，也新增了水鳥的logo。天花板部分有所改造，以增加冷房的效率。2011年3月的最後運用後除役，同年10月31日報廢。




JR九州 12系700番台『パノラマライナーサザンクロス』

1987年在JR成立前誕生的JR九州歐式客車。展望室加高了車頂做成高地板結構。也備有和塗色相同的ED76和DE10機車，但在1994年除役。

※『パノラマライナーサザンクロス』（Panorama Liner Southerncross）



JR東日本 12系800番台『江戸』
1986年登場，配屬品川客車區的座墊客車，和同區的『サロンエクスプレス東京』擁有相似結構的展望室。2000年除役。



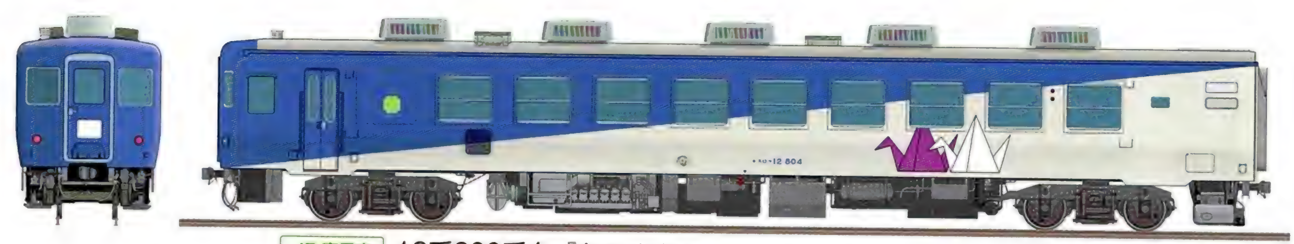
JR東日本 12系800番台『白樺』(第一代塗色)
活躍在長野地區的座墊客車。圖為1983年登場時的塗色，當時仍屬罕見的車端沙龍室為固定式車窗。



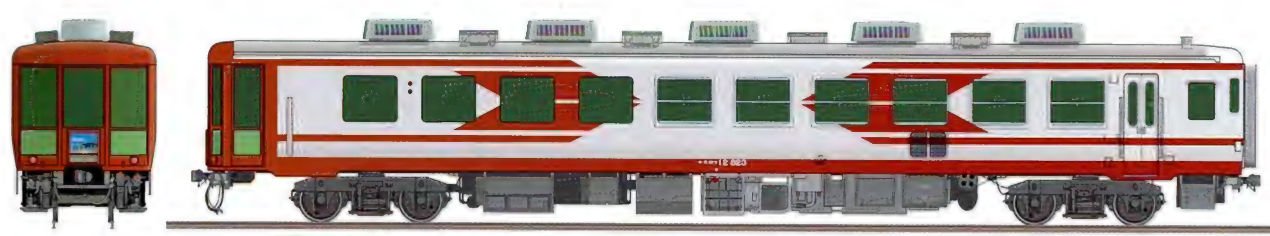
JR東日本 12系800番台『白樺』(第二代塗色)
1986年左右進行的第一次塗裝變更中，綠色調加濃了。貫通門不再以顏色區分只有單一白色，形象的改變超過了顏色的變更。



JR東日本 12系800番台『白樺』(第三代塗色)
1987年第二次變更塗色後的顏色。雖然和列車的名稱沒有連結，但成為了濃密森林感覺的高雅塗色。1996年除役。



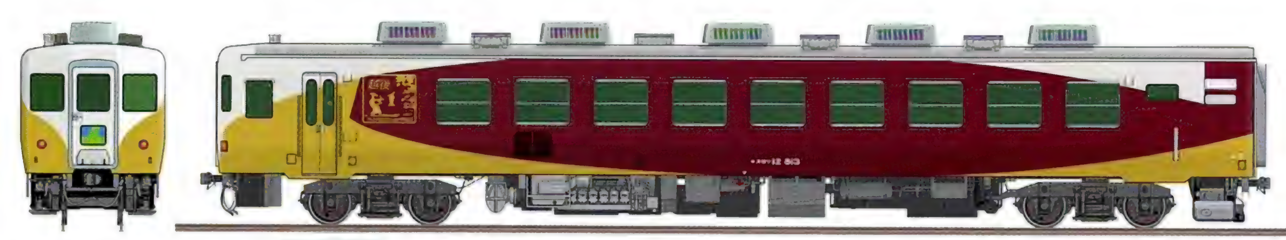
JR東日本 12系800番台『なごやか』
以尾久客車區為基地活躍的座墊客車。1981年登場時和改造前的12系相同的塗裝，但之後加入了白色斜線。1992年加上了暱稱，也改為有插圖的塗裝。
※『なごやか』(Nagoyaka，和睦)



JR東日本 12系800番台『ふれあいみちのく』

1986年登場的國鐵盛岡局座墊客車。第1車是西式、第6車則設有數個地爐的罕見日式展望室。2002年除役。

※『ふれあいみちのく』（Fureai Michinoku，邂逅陸奧）



JR西日本 12系800番台 サワ座

配屬金澤運轉所的座墊客車。1982年登場時仍是12系客車的原有塗色，但經過2度塗色變更後成為了上圖的外觀。

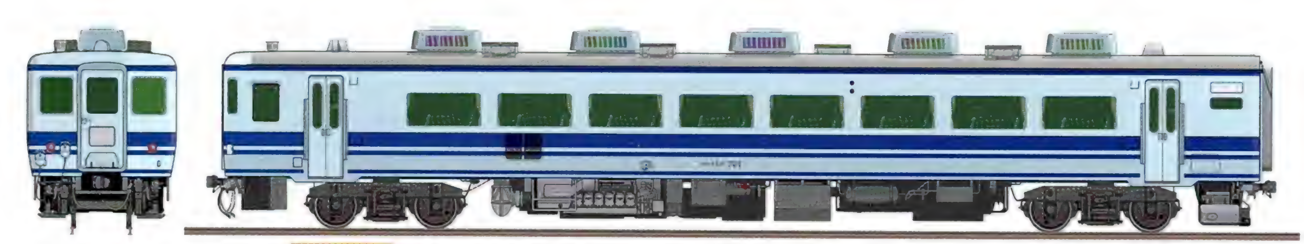
※サワ座（Sawaza）



JR西日本 12系800番台『わくわく団らん』

金澤運轉所的座墊客車『サワ座』，在1993年時改造為休憩車和附展望室的升級版，也加進了暱稱，一直運用到2006年為止。

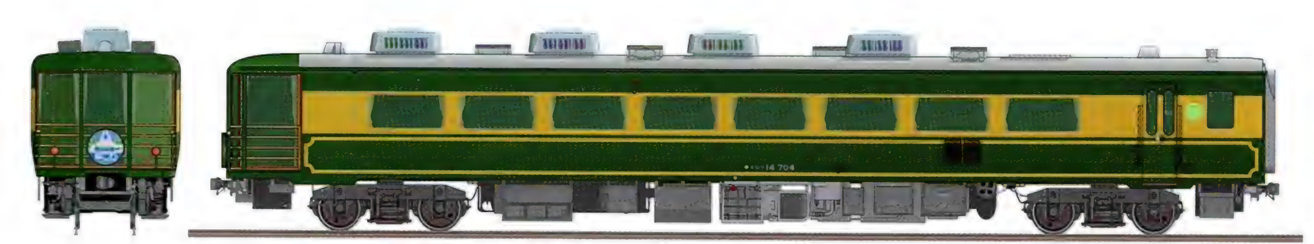
※『わくわく団らん』（Wakuwakudanran，興奮團圓）



JR東海 14系700番台『ユーロピア』

1990年起活躍在名古屋地區的座席車。由於是以『ユーロライナー』（EURO LiNER）的增結為目的，因此塗色相同。單獨或和『ユーロライナー』併結運行。

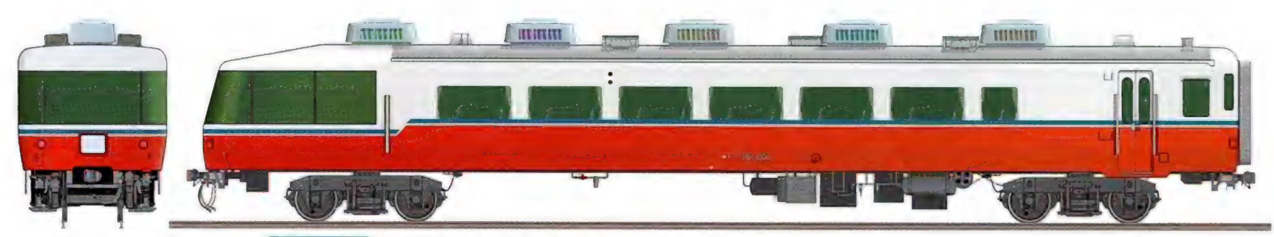
※『ユーロピア』（EUROPIA）



JR西日本 14系700番台『サロンカーなにわ』

1983年登場的大阪歐式客車。展望室由強化玻璃構成，外觀高雅。1994年翻修時，窗框旁的塗色由金色改為黃色。

※『サロンカーなにわ』（Salon Car Naniwa，沙龍車難波）



JR西日本 14系200番台『リゾートトレイン』展望車

配屬JR西日本宮原總合運轉所的規格升級車。1989年時將3輛オハフ（ohafu）15改裝成展望車。也有未設展望室，只將內裝規格升級的編組。



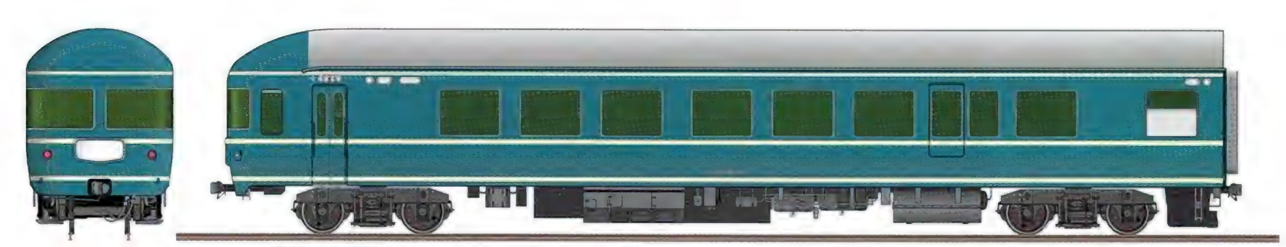
JR東日本 14系800番台『浪漫』(第一代塗色)

1995年登場，是長野支社『白樺』的後繼座墊客車。登場時是深藍色搭配金色的塗裝。



JR東日本 14系800番台『浪漫』(第二代塗色)

翻修工程改變塗色之後的外觀，塗色一變而成為酒紅色和金色的塗裝。活躍到2007年。



JR西日本 20系寢台客車 國鐵色

1958年登場，被稱為『行駛的飯店』的Blue Train元祖。JR之後退居第二線，部分使用在彈性運用上。晚年時車窗上方的白色帶消失。



JR西日本 20系700番台『ホリデーパル』

用作滑雪列車等彈性運輸用打造的寢台客車。休憩車由14系的オシ（oshi）14改造後編入。

※『ホリデーパル』（Holiday Pal）

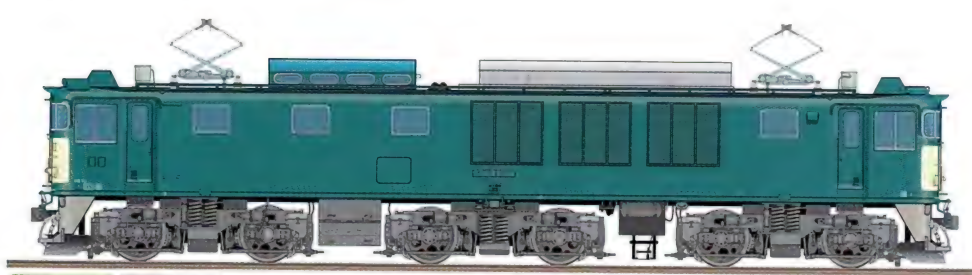




JR東日本 JR東海 JR西日本 JR貨物 EF64 0番台 標準色

國鐵的代表性坡度線區用直流電力機車。1964年登場行駛板谷峠，是客貨兩用的萬能機車。2009年起，0番台首度開始牽引Blue Train。

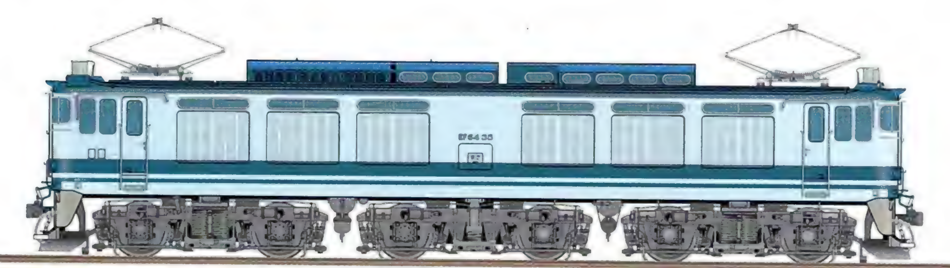




JR東日本 JR貨物 EF64 1000番台 標準色

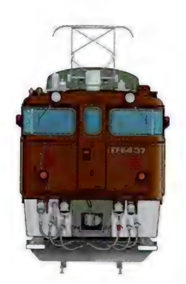
國鐵最後的新製機車，是1980年之後的新增車輛。由於機器配置導致前後非對稱的設計，有著國鐵機車未曾見過的嶄新風貌。

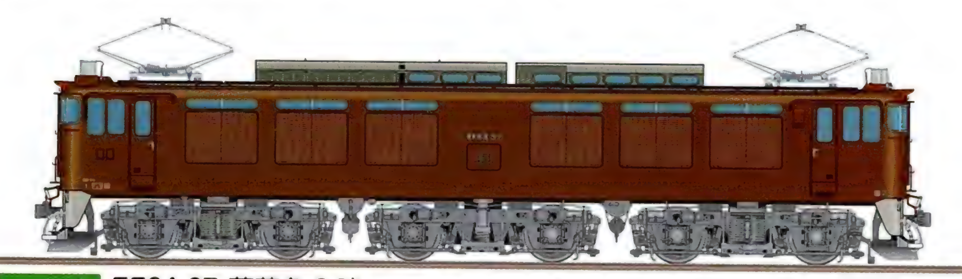




JR東海 EF64 35『ユーロライナー』色

JR東海12系『ユーロライナー』（EUROLiNER）的專用牽引機車。相同塗色的66號機，在1985年和客車同時登場，是首台專用塗色機車。1990年時增加了圖中的35號機。





JR東日本 EF64 37 葡萄色 2 號

配屬於JR東日本長岡車輛中心的機車。原來EF64 0番台裡並沒有葡萄色2號塗色的機車，但為了牽引活動列車而改塗為此色。





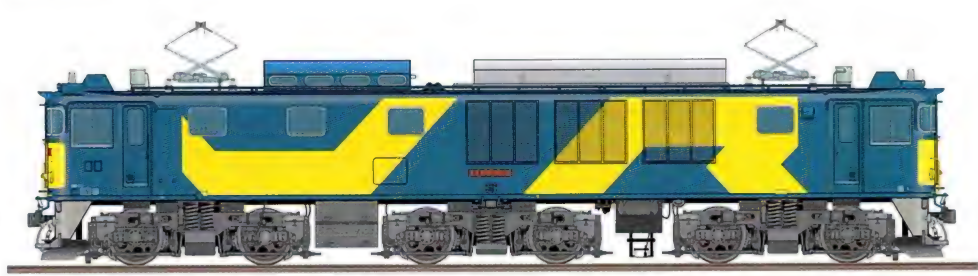
JR貨物 EF64 0番台 JR貨物更新色I

移交給JR貨物，並接受更新工程的機車標準塗裝。這種塗色是普及到直流機車的JR貨物直流機車標準色，而EF64從1996年開始登場。



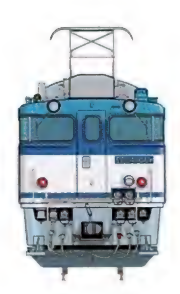
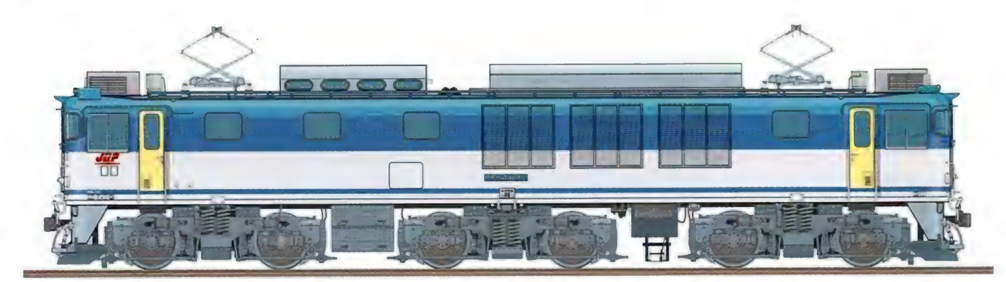

JR貨物 EF64 0番台 JR貨物更新色II

由於不同塗色涵蓋到了部分空氣濾清器，因此將不同零件的空氣濾清器全部塗成藍色，是將塗色作業簡易化的例子。

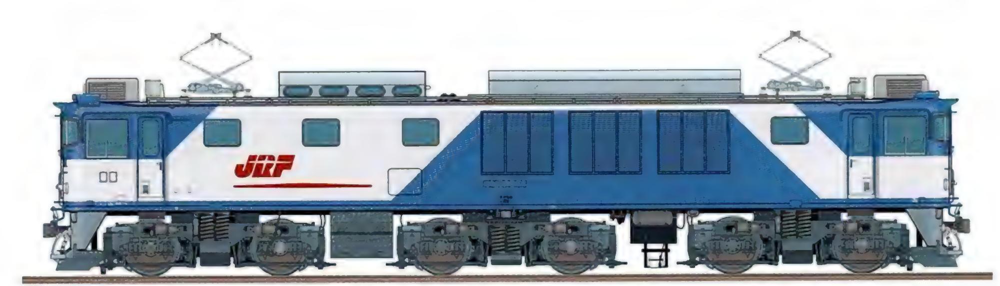
JR貨物 EF64 1010 JR貨物試驗色

JR貨物的標準色設定之前測試用的塗色。1010號機後來塗回國鐵色，現在則是1000番台的標準新更新色。

JR貨物 EF64 1015 JR貨物更新色

1000番台裡唯一塗成JR貨物標準色的機車，現已變更為新更新色了。乘務員室車頂的是冷風裝置。

JR貨物 EF64 1000番台 JR貨物新更新色

配屬高崎機關區的1000番台更新機車的新標準塗裝。2004年時首先登場的1009號機，在車頂附近的塗色不同，但之後就改為如圖般的塗色。




JR東日本 EF64 1001 葡萄色

JR東日本所有，專門使用在活動和事業上的EF64 1000番台。塗上了登場時並不存在的葡萄色2號，並施以白色帶。





JR貨物 EF65 0番台 一般色

1965年登場，平坦區間用的直流電力機車，0番台是貨車用。JR之後有部分車輛沒有移交而停駛，但由於貨物運輸暢旺，部分機車在JR貨物復活。





JR東日本 JR貨物 EF65 500番台 P型

牽引過東海道、山陽本線上的寢台列車，在交棒給EF65 1000番台後退休。雖然大都移交給JR貨物繼續服役，但現役的只有501號機車一台。





JR貨物 EF65 500番台 F型

為了牽引東海道、山陽本線上的特急貨物列車，而搭載了重連控制裝置的機車。大馬力的EF66登場後仍繼續默默地努力，到2008年全部除役。





JR東日本 JR貨物 EF65 1000番台 前期型

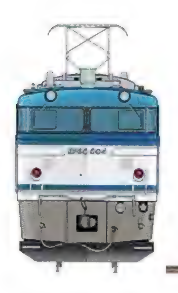
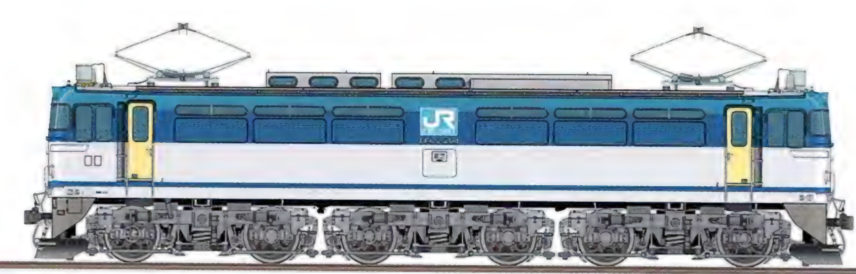
1969年製造，用來替換東北本線和上越線的舊型電力機車。具有重連運行能力，也有耐寒耐雪裝備。此機是同時擁有P型和F型二種性能的萬能機車，稱為PF型。





JR貨物 EF65 116 JR貨物試驗塗色

配屬稻澤機關區的JR貨物試驗塗裝。和EF64 1010有著類似的塗色，但前面的分塗方式則很近似新幹線工作用柴電機車911型。

JR貨物 EF65 504 JR貨物更新色

經過更新工程後500番台的JR貨物標準塗色。前面的裝飾色帶全部塗白，而之前登場的21號機則沒有色帶，也沒有車身下方的藍色帶。



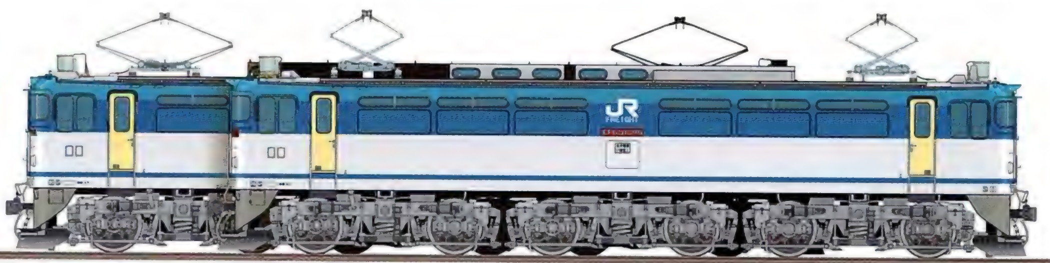

JR貨物 EF65 1059 JR貨物試驗塗色

1987年在新鶴見機關區登場的第2輛試驗塗色機。特徵是大大的JR標誌，2009年退休之前都一直使用這個塗裝。



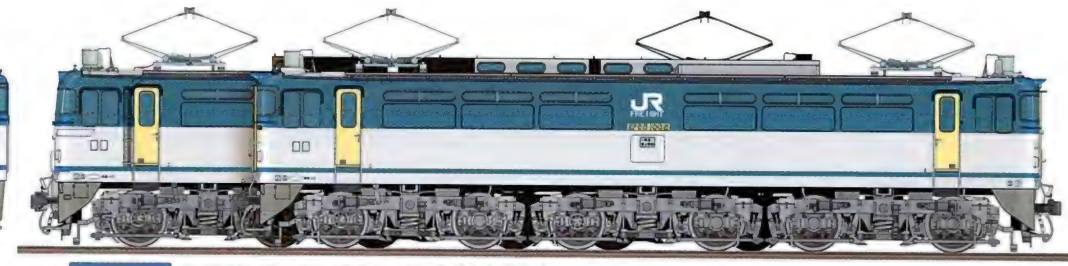

JR貨物 EF65 1065 JR貨物試驗塗色

在新鶴見機關區登場，是EF65PF型第一輛的試驗塗色機。在改良了軔機裝置以牽引高速貨物列車之後，車號塗成了紅色以加以區別。

JR貨物 EF65 1003/1096 JR貨物塗色

經過更新工程後改塗專用色的JR貨物所屬機車。轉向架周邊都改為灰色，有著輕快的感覺。後方的是1000番台的前期型1003號機，現在都已改為下方的2色分塗形式。

JR貨物 EF65 515/1008 JR貨物新塗色

經過更新工程後的車輛為深淺二色的藍，在下次的全盤檢查後改為深藍單色。後方為500番台的515號機。1008號機則是廣島的塗色，前面貫通門也塗為淺黃色。




JR西日本 EF65 123『ゆうゆうサロン岡山』色

1986年上線，用來牽引岡山的Joyful列車『ゆうゆうサロン岡山』（Yuyu Salon，悠閒沙龍）的專用牽引機車。塗色和客車相同，有著一體的感受。




JR西日本 EF65 123『ユウユウサロン岡山』新色

配合1994年客車更新工程的新塗裝，和白色基調客車的極大不同色調非常顯眼。後來集電弓改為交臂式集電弓PS22，2002年時早客車一步退休。




JR東海 EF65 112『ユーロライナー』色

牽引名古屋等地區『ユーロライナー』（EUROLiNER）的EF65版本。112號機是3輛EF65『ユーロライナー』色機車中，最後被淘汰的一輛。




JR貨物 EF65 57 葡萄色

由於EF65登場時一律是藍色15號加上米色1號的塗色，因此葡萄色並不是復活塗色，但有些類似葡萄色2號時代的EF60。




JR貨物 EF66 0番台

由於需以單機承擔EF65F型重連牽引的特急貨物，而於1968年開始量產的國鐵大馬力機車。配置在下關和吹田，負責東海道本線和山陽本線上的貨物運輸。

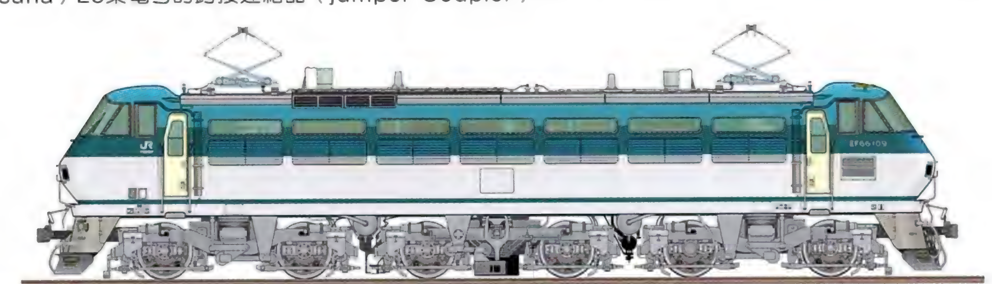




JR西日本 EF66 0番台 Blue Train 牽引機車

部分EF66，在1985年開始轉為牽引Blue Train使用，並移交給JR西日本。在檔板部分追加了控制スハ（suha）25集電弓的跨接連結器（jumper Coupler）。

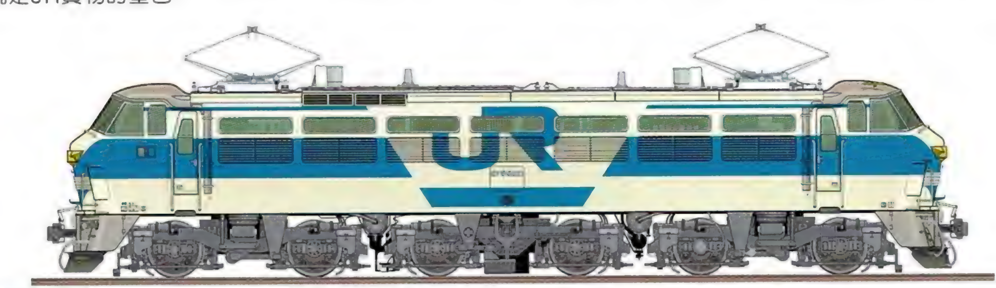




JR貨物 EF66 100番台

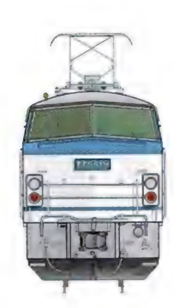
JR貨物於1989年新擴增的100番台機車。架構方面延襲了0番台，但車體形狀做了很大的改變。登場時就是JR貨物的塗色。

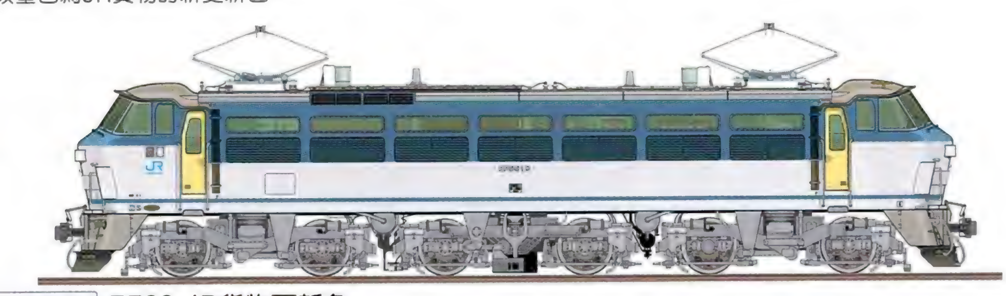




JR貨物 EF66 20 JR貨物試驗塗色

JR貨物成立當初，塗裝在各種機車上的試驗塗色，EF66裡唯一塗上此色的就是20號機。現在已經再度改塗色為JR貨物的新更新色。

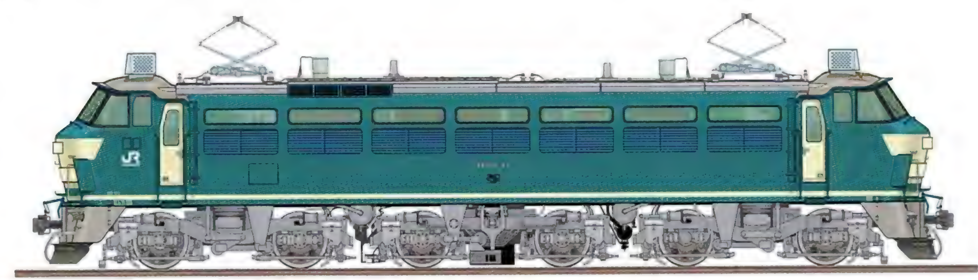




JR貨物 EF66 JR貨物更新色

做了更新工程，改為JR貨物標準色的0番台。塗裝和100番台有些類似，但上部是只有明亮單一藍色的雙色塗裝。





JR貨物 EF66 JR貨物新更新色

這幾年的更新工程裡，回到了近似國鐵時代的塗裝。駕駛台上方加裝冷氣主要是集中在2次型機車，但由於內部機器的關係，1次型機車仍未裝上冷氣。





JR東日本 JR貨物 ED75 0番台

國鐵時代數量最多的交流電力機車。雖然也有北海道試作車500番台和九州用的300番台，但在JR化時由東日本和貨物接收。初期車在1963年的常磐線平（現為いわき）電化時登場。

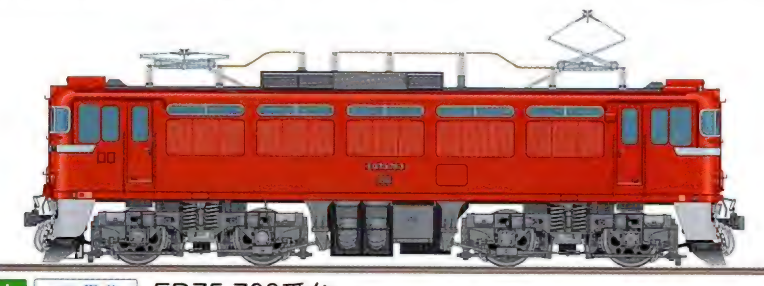




JR貨物 ED75 耐寒型

0番台裡的50～100號機，因為東北本線盛岡電化而在1965年登場。進行耐寒耐雪裝備的強化，駕駛室窗上設有切斷隧道內冰柱用的切割板。

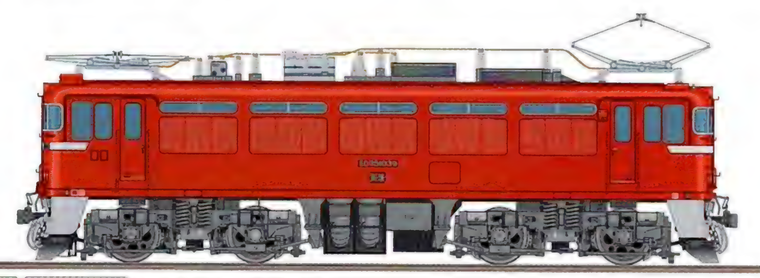




JR東日本 JR貨物 ED75 700番台

1971年登場的奧羽、羽越本線電化用的ED75型最後款式。由於做了耐寒耐雪的結構加強及鹽害對策，集電弓之外的機器類都收入車內。





JR東日本 JR貨物 ED75 1000番台

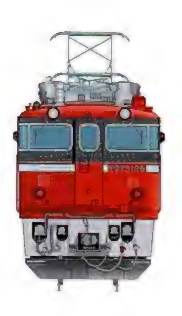
1968年製造作為牽引高速貨物列車用的機車。為了牽引20系客車和10000系貨車，而裝設了壓縮空氣槽引通管和電磁動機用的跨接連結器。





JR貨物 ED75 141 JR貨物試驗塗色

1988年登場的JR貨物試驗塗色。以白色為點綴的這個塗裝方式，只有141號機一輛。





JR貨物 ED75 126 JR貨物試驗塗色

這款試驗塗色共有4輛，也看得到試驗塗色的機車以重連牽引貨物的英姿。由於窗框周圍是黑色的，因此鐵道迷們暱稱為『熊貓色』。





JR貨物 ED75 JR貨物更新色

1993年登場，已經過更新工程的ED75使用的塗色。2009年初，最後一輛的更新色機車除役。

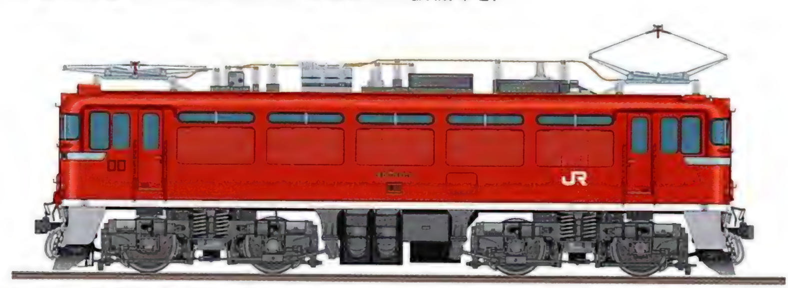




JR東日本 ED75 700番台『オリエントサルーン』色

1987年在仙台登場『オリエントサルーン』（Orient Saloon，東方沙龍）的專用牽引機車，由圖中的711號機和707號共同擔任；後來交由751號機和767號機牽引。





JR貨物 ED75 JR貨物新更新色

2003年以後的更新車，只留下車架部分塗為白色。因此，整體感覺和國鐵色之間的差異不大。

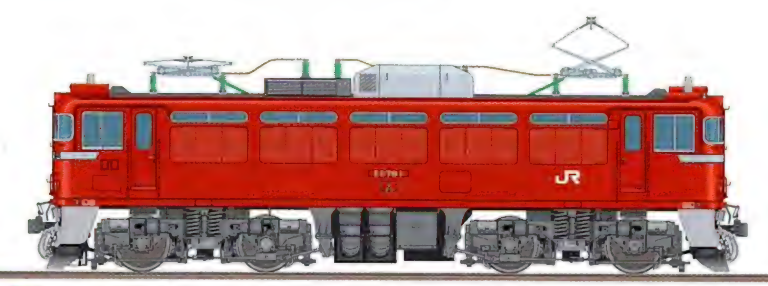




JR貨物 ED75 1028 JR貨物新更新塗色

1028號機在側面有個大大的logo，但左右的字型略有不同。外觀和JR東日本的『スーパーエクスプレスレンボー』牽引機車很像，鐵道迷便稱之為『虹ガマ』（Nijigama，牽引超級特快彩虹號的機車）。

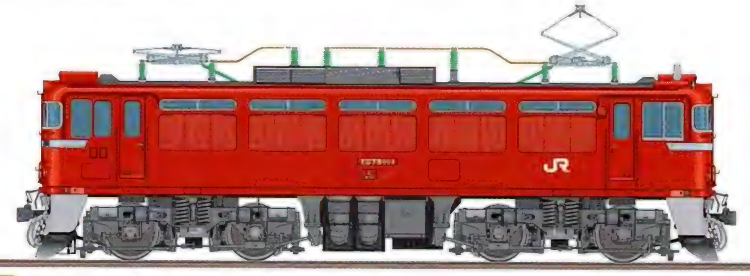




JR北海道 ED79 0番台

使用在青函隧道的交流電力機車。由ED75 700番台改造而成，外觀上明顯的變化，在於車頂上設置的安定電阻器罩。集電弓通常只使用靠函館的一支。

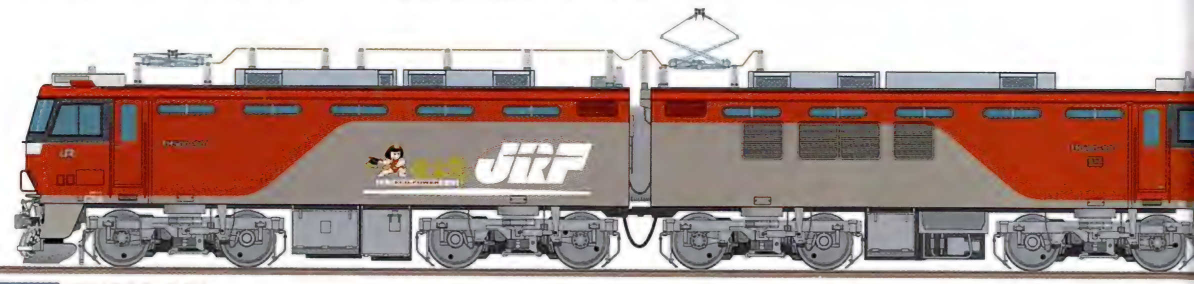




JR北海道 ED79 100番台

和0番台搭配重連用的機車。由於重連都是位在靠函館的方向，因此安全機器和ATC都只設在靠函館的部分，不能單獨行駛。部分機車靠青森方向的駕駛室側面窗並未加以改造。

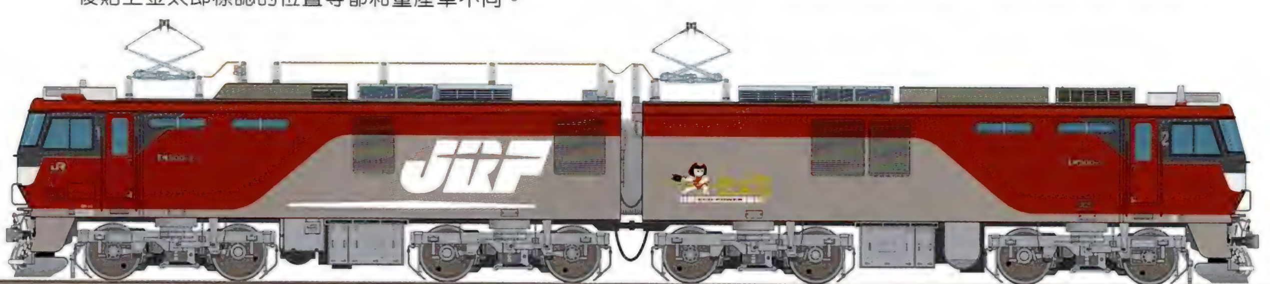




JR貨物 EH500 901

由東京首都圈到北海道五稜郭之間，可以不更換機車直達。1997年登場的試作機901號機，採光窗和確定暱稱後貼上金太郎標誌的位置等都和量產車不同。





JR貨物 EH500 第 1 批量產車

EH500在2000年時進入量產的1～2號機，前面形狀類似試作機，但前面的白色帶更為粗大，而且紅色調也較深。

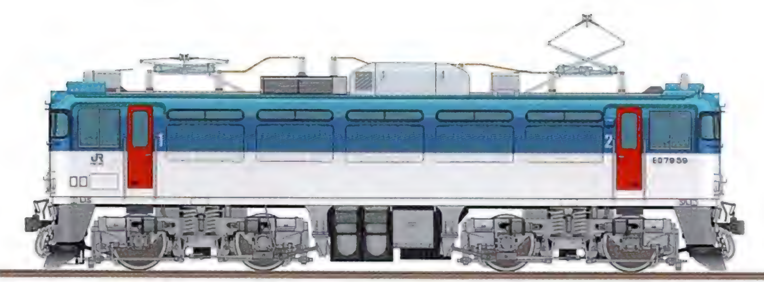




JR貨物 EH500 第 3 批量產車

10號機（2001之後）的第3批量產車的紅色調較為明亮。15號機之後的外觀也有了改變，前面的色帶塗布也改變，統一了和其他JR貨物新型機車的印象。2012年度中完成了以EH500為基本改造的交流多電壓EH800形，預定在北海道新幹線新函館通車後使用在青函隧道。

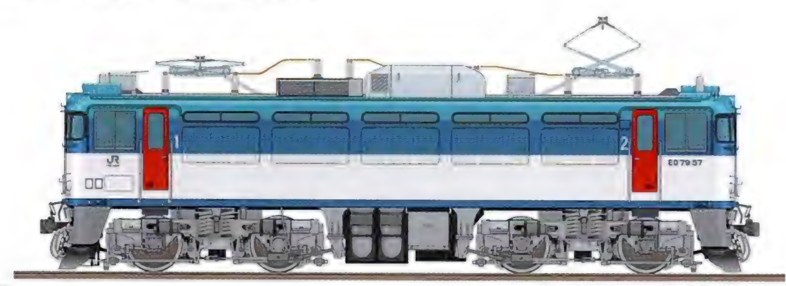




JR貨物 ED79 50番台

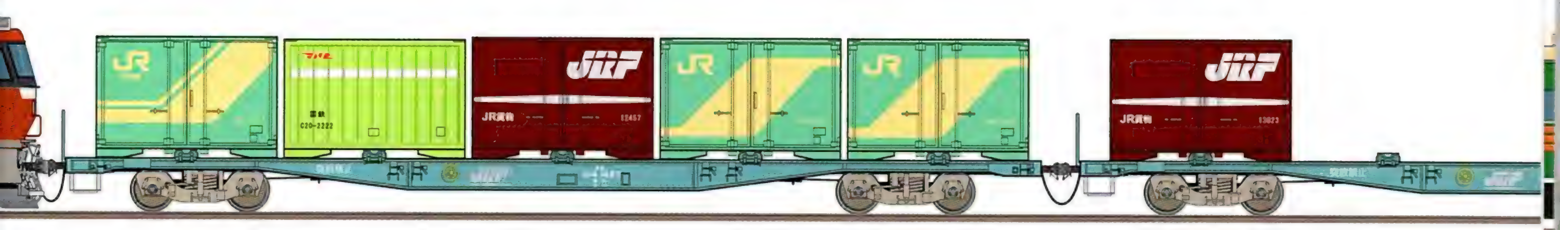
JR貨物於1989年新造增備。貨物為重連牽引，但沒有以0、100番台等區分用途，50番台之間可以重連，當然和0、100番台也可以重連控制。





JR貨物 ED79 50番台 登場時

50番台登場時，車身下方有一條藍色帶環繞。JR貨物的標準色（乘務員室門的紅色表示交流專用機車）、駕駛室窗的傾斜，以及冰柱切割板都是50番台的特徵。



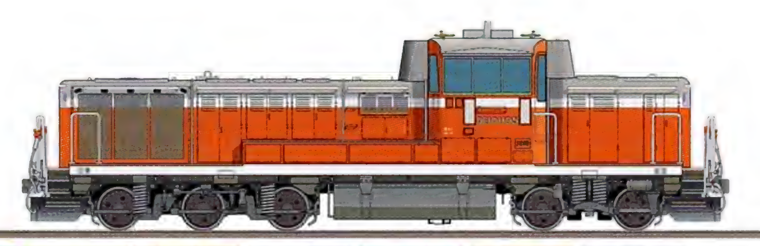


JR貨物 EH500 第 2 批量產車

第2批量產車（3～9號機）當中，圖為4號機之後的外觀，JR標誌較3號機之前的小。考慮到積雪而將前燈位置提高，讓前面的感覺改變。雙車車頂兩端的通風設備，已由圖中的形態陸續進行改裝。



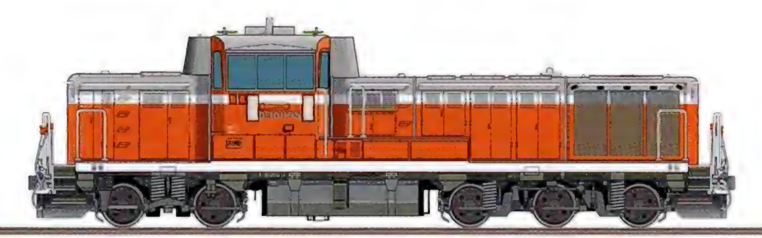




JR北海道 JR東日本 JR東海 JR西日本 JR四國 JR九州 JR貨物 DE10 國鐵色

支線和調車作業用機車，於1966年登場。減輕軸重的同時，以5軸驅動（AAA-B）的罕見方式來確保住牽引能力。可以在絕大部分的路線上使用，總生產數量高達708輛。

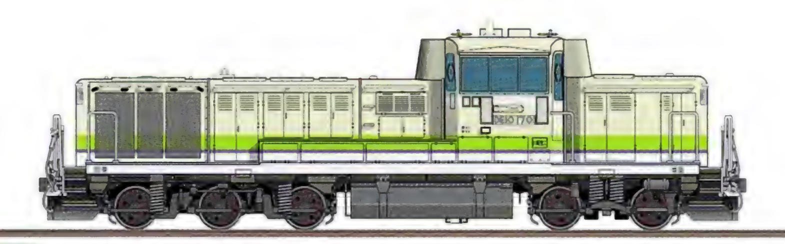




JR北海道 JR東日本 JR東海 JR西日本 JR四國 JR九州 JR貨物 DE10 國鐵色（車尾）

也請大家欣賞長長車頭裡容納引擎的前後非對稱的另一側面。看得出來前後在車頭的高度上也有著些許落差，前面形式也不一樣。





JR東日本 DE10 1701『シルフィード』色

配屬上沼垂區的Joyful電聯車485系『シルフィード』（Sylphide，仙女，1990年）在進入非電化區間時的專用牽引機車。塗裝配合了電聯車。

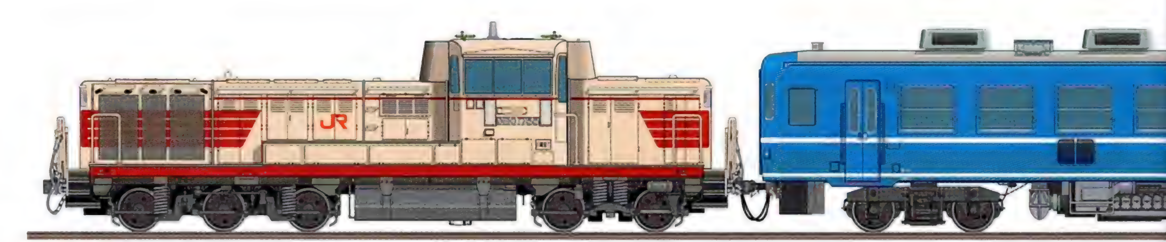




JR九州 DE10 1131『パノラマライナーサザンクロス』色

1987年登場的Joyful客車『パノラマライナーサザンクロス』（Panorama Liner Southern Cross）的專用牽引機車。1994年客車除役後改塗為一般色，現在已除役。

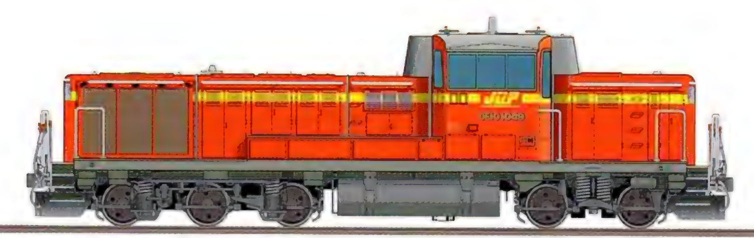




JR九州 DE10 1755 國鐵特急色

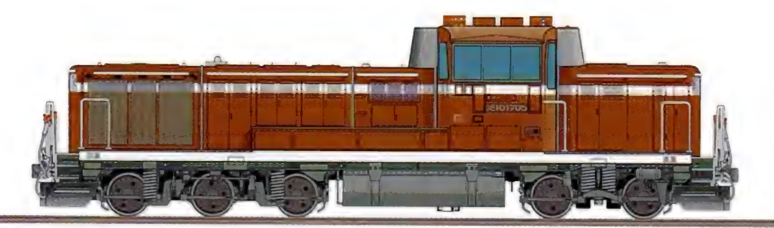
スハフ12

1987年時，特急『有明』為了駛入當時非電化的熊本～水前寺區間，而以國鐵特急色登場。圖為剛進入JR時的模樣，連結著電源車スハフ12。485系則留有JNR的標誌。

JR貨物 DE10 1049

JR貨物關西支社岡山機關區的1049號機，已拆除安全裝置，成為調車用機車。塗色也變更為和EF67相同的橙色黃色搭配。

JR東日本 DE10 1705

塗色是葡萄色2號，用來牽引座墊列車『くつろぎ』（Kutsurogi，休憩）和舊型客車等活動列車。配屬JR東日本高崎車輛中心。




JR貨物 DE10 1731

JR貨物的DE10機車裡，拆除了安全裝置改作為調車用機車時的塗色。圖為札幌貨物中心的調車用專用機車。




JR貨物 DE10 1667

經過JR貨物A更新工程後的柴油機車使用，以藍色為基調的塗色。現在已變更為JR貨物的紅色系標準色。

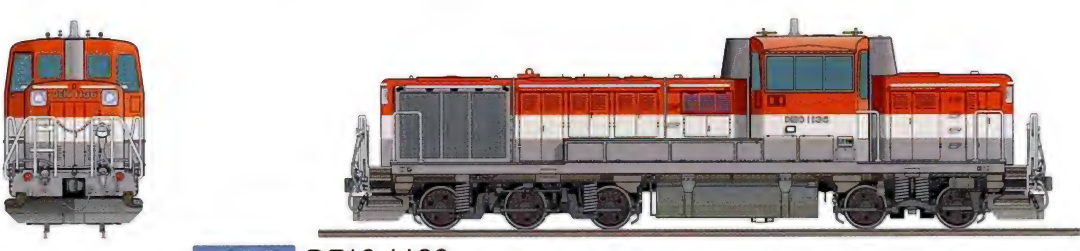


クモハ(kumoha) 485


1576　1746

JR貨物 **DE10 1746/1576**

經過更新工程後JR貨物DE10的現在標準塗色。窗周圍的黑色、門的紅色都是一般塗色，但有不少例外。1576號機連門到排氣筒都是黑色，而前面的白色帶在V字形處就斷掉。



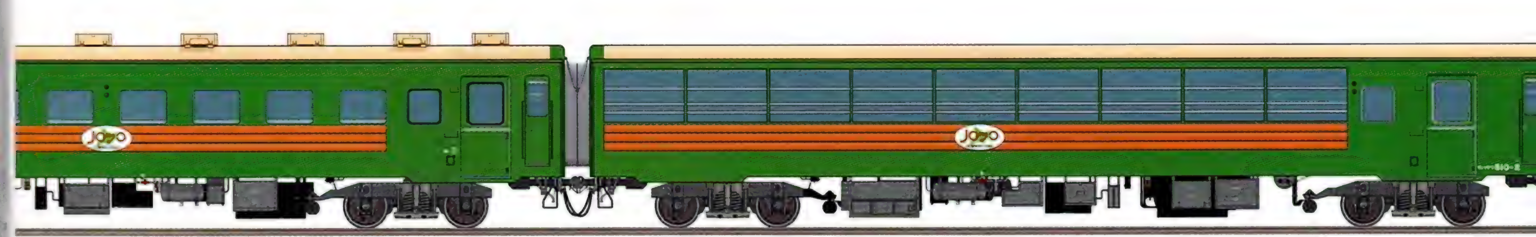
JR貨物 **DE10 1136**

1136號機已經拆除安全裝置成為了調車用機車。JR貨物關東支社的DE10調車用機車的塗色，雖然和更新色的色調接近，但白色帶較粗，窗旁的黑色也不見了。

JR北海道 DE10 1660『釧路湿原ノロッコ号』

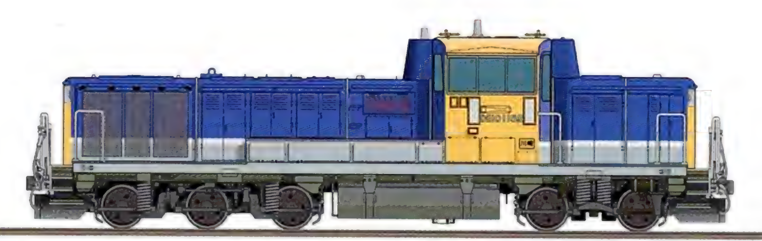
以50系51形客車改造『釧路湿原ノロッコ号』（Norokko）的專用牽引機車。編組端部的オクハテ510備有駕駛室。冬季也會以『流氷ノロッコ号』行駛釧網線。




オハテフ (ohatefu) 510


オクハテ (okuhate) 510





JR西日本 DE10 1152『きのくにシーサイド』色

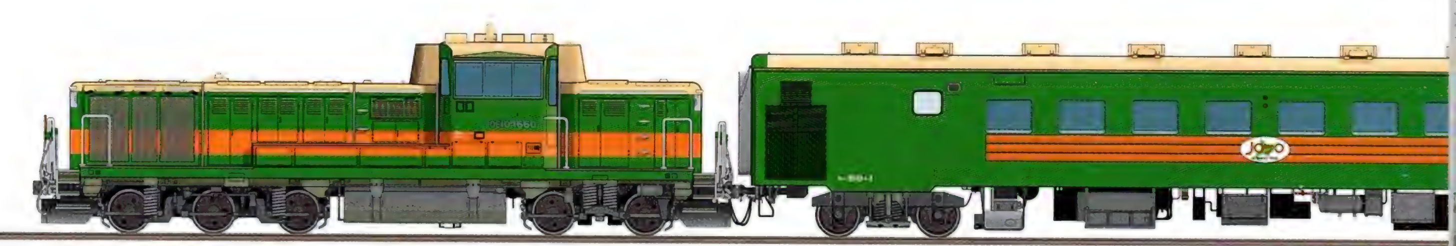
配屬於宮原總合運轉所，1999年到2007年之間行駛在新宮～串本之間（最後是天王寺～白濱之間）的12系Joyful客車『きのくにシーサイド』（Kinokuni Sea Side）的專用牽引機車。





JR西日本 DE10 1156

與嵯峨野觀光鐵道的DE10 1104號機相同塗色，是小火車的備用牽引機車。1104號機是該公司所屬，但1156號機則屬於JR西日本。

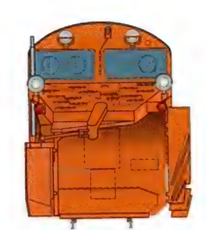


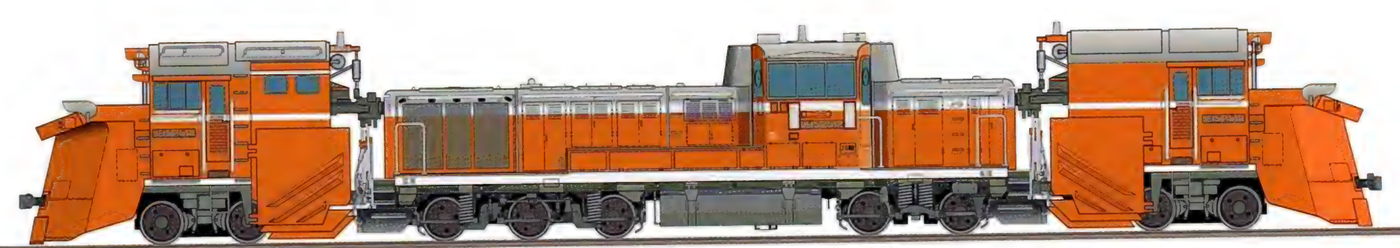
DE10　　オハ (oha) 510



オハテフ (ohatefu) 510　　オハテフ (ohatefu) 510

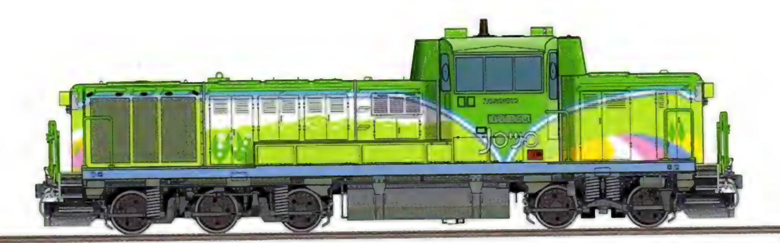


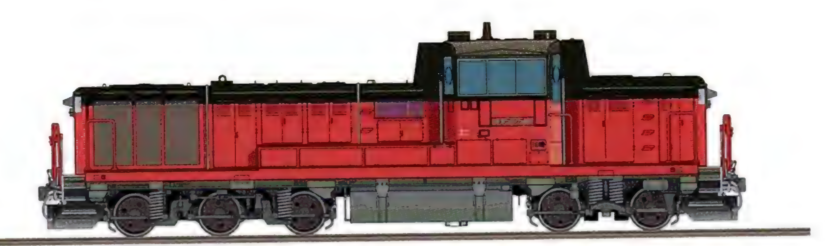
JR北海道 JR東日本 JR東海 JR西日本 DE15 單線用除雪車

開發供單線使用的除雪機車，可以左右均等地將雪推開。除雪頭上有和機車相同的號碼牌，由3車體構成1輛的除雪車。

JR北海道 DE15 1534『富良野·美瑛ノロッコ号』

配屬旭川運轉所的機車，是第2代『富良野・美瑛ノロッコ号』（Norokko）的牽引機車。對比於茶色1號的客車，明亮的插圖極為搶眼。

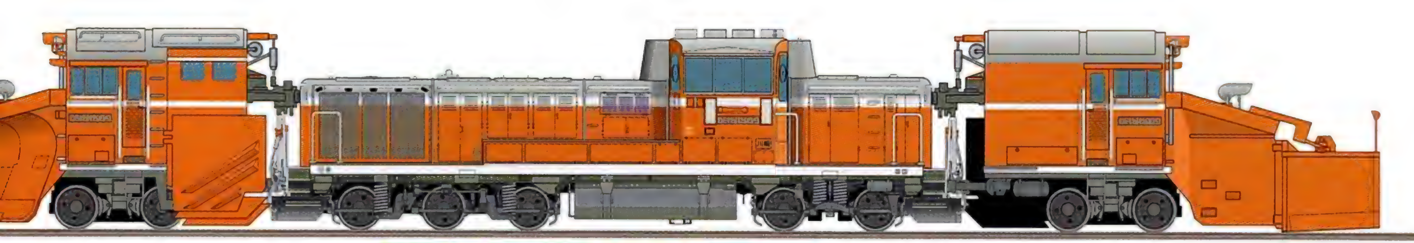
JR北海道 DE15 2510

2001年改變塗色，配屬於釧路運輸車輛所的特別塗色機車。活躍在各種活動的場合，包含蒸氣機車的補機和烤肉列車的牽引等。



JR西日本 スハフ12 800番台+スハフ13 800番台

『奥出雲おろち号』的客車。スハフ（suhafu）13是開放式客車，壞天氣時可以到スハフ（suhafu）12躲避。スハフ13設有駕駛室，可以用遠距操作方式控制DE10來折返運行。



JR北海道 JR東日本 JR東海 JR西日本 DE15 複線用除雪車

國鐵時代的1967年登場的除雪用機車，將除雪頭卸下後可以像DE10一樣地使用。登場時除雪頭只有單向有，1976年起改為雙向式。

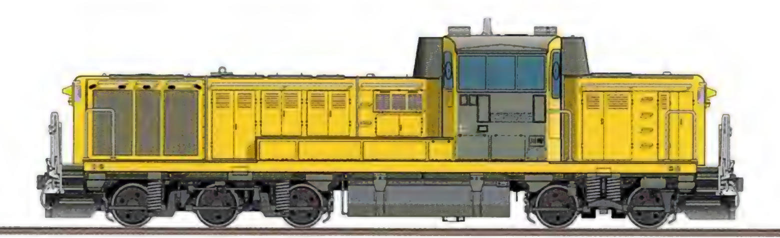




JR貨物 HD300 量產車

開發出來取代DE10和DE11的調車用機車。圖為2012年登場的量產車，已反映了2010年生產試作車的試用結果。外觀上端樑和前照燈、駕駛室側面的形狀等都和試作車不同。

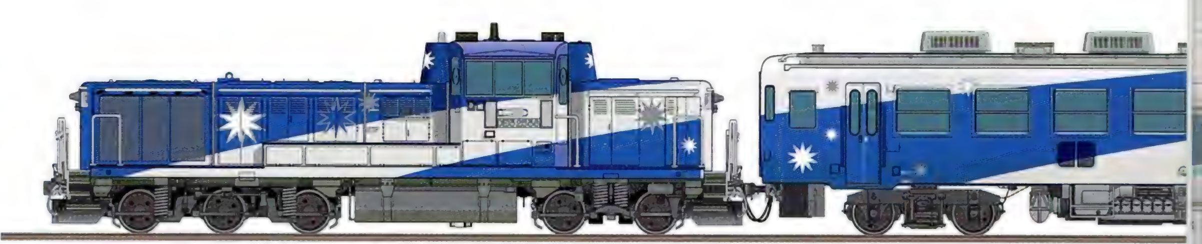




JR北海道 DE15 2516

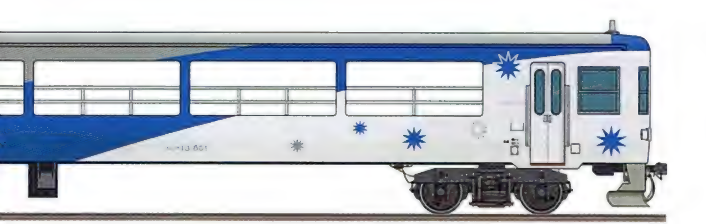
2516號機原為第1代『富良野・美瑛ノロッコ号』的牽引機車，後來由本線用機車退役，現在為苗穗工廠的調車用機車。

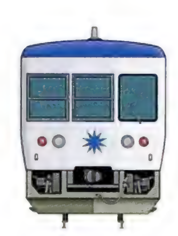




JR西日本 DE15 2558『奥出雲おろち号』

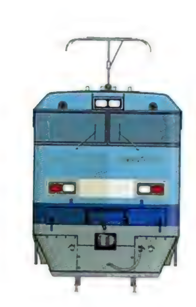
在木次線運行的小火車『奥出雲おろち号』（Okuizumo Orochi，奥出雲大蛇號）的牽引機車。包含客車3輛一體化的塗色是其特徵。





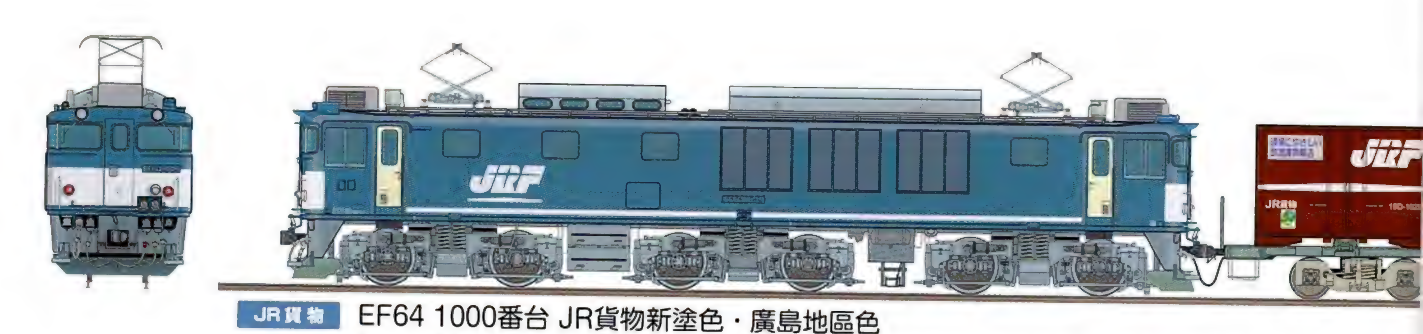
JR貨物 M250系『スーパーレールカーゴ』

具有高加速、高減速性能的世界首列貨櫃貨物電聯車。最高速度為130km/h，表定速度比在來線最快的特急『こだま』（Kodama，回音）還快。16輛編組裡，電動車只有前後各2輛，中間的附隨車就像是一般的貨櫃貨車。2004年3月，以佐川急便的包租列車開始運行。專用貨櫃是以讓佐川急便的飛腳商標向前進的感覺裝載。
※『スーパーレールカーゴ』（SUPER RAIL CARGO）



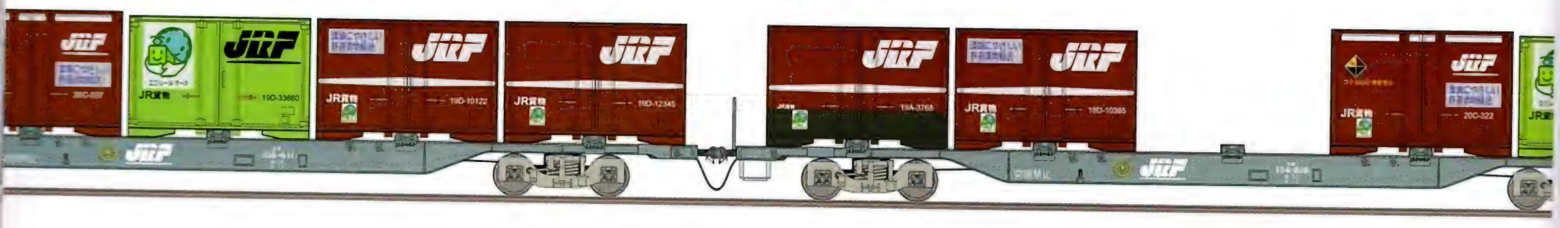






JR貨物 EF64 1000番台 JR貨物新塗色・廣島地區色

廣島地區的EF64 1000番台JR貨物更新車和關東地區不同，比較類似國鐵色的塗色方式。前面的警戒色是淺灰、乘務員室門則是淺黃，車體下方有白色色帶。由於EF64後來集中配置到愛知機關區，將逐步將塗色改為舊高崎機關區的更新色。

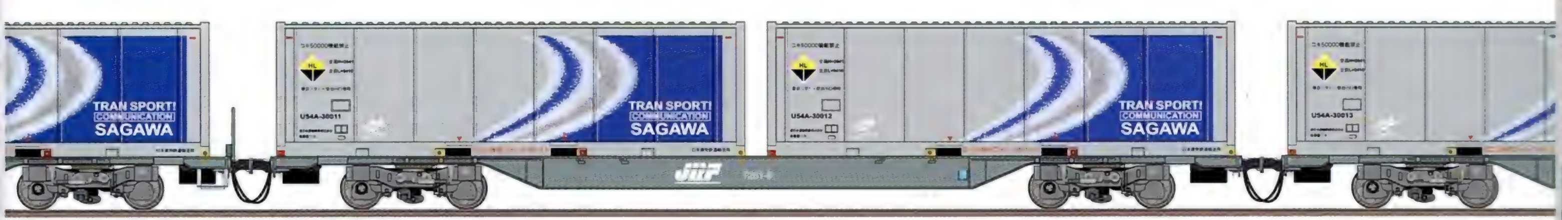




Mc250



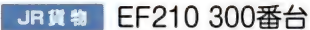
T260



T261



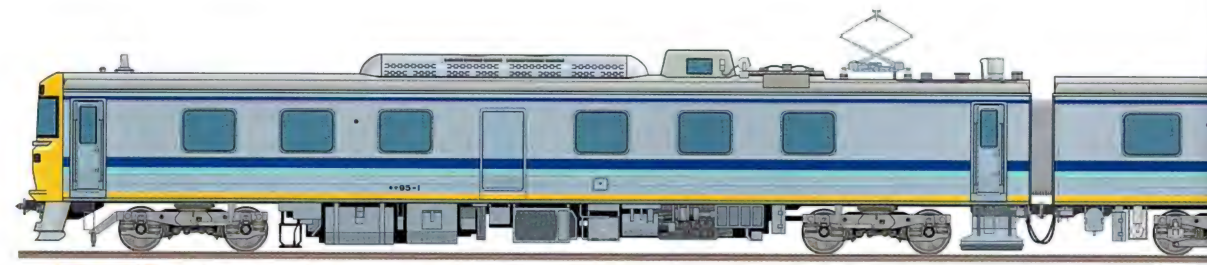




JR貨物 EF210 300番台

2012年登場，是山陽本線瀨能→八本松之間補機EF67的後繼機種。由於使用在後方補機，搭載了附有大容量新型矽膠緩衝器的連結器。此機車可以獨自使用，和補機車用的EF67不同。

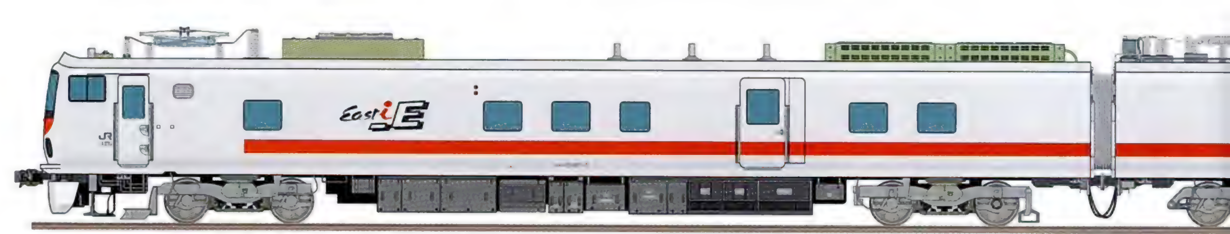




JR東海 キヤ95系『ドクター東海』DR1編組

JR東海的電力、軌道綜合測試車。全車3輛編組，用來進行架線、軌道、信號等的檢查。由於是柴聯車，具有檢測JR東海所有在來路線的能力。DR2編組由於沒有架線檢測的功能，未設有集電弓。
※キヤ（kiya），『ドクター東海』（Doctor東海）





JR東日本 E491系『East i-E』

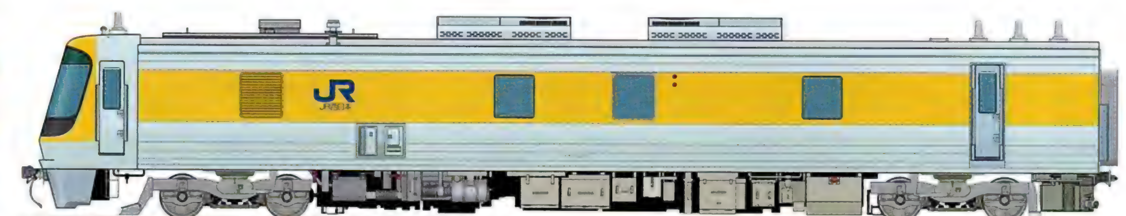
JR東日本的電力、軌道綜合測試車；是交直流電聯車，用來檢測電化區間。由於軌道的檢測是使用雷射進行光學性檢測，因此並非3轉向架式。通常都是3輛編組運行的，但也有如圖般加入マヤ（maya）50的情況。



JR東日本 マヤ50

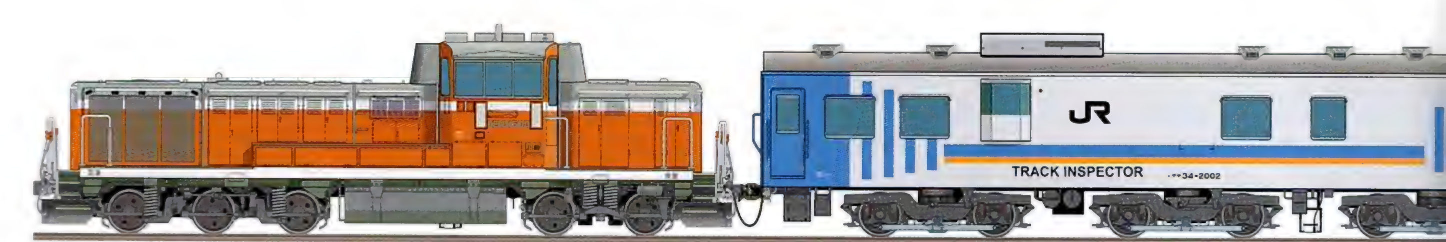
檢測是否存在著超過建築界限障礙物的建築界限檢測車。由スヤ（suya）50改造而成，可以編入E491運行。塗色和E491系統一之外，車頂上設置的引通線很引人注目。





JR西日本 キヤ141系『ドクターWEST』

JR西日本的電力、軌道綜合測試車，由於是柴聯車，具有檢測JR西日本所有在來路線的能力。全車2輛編組，由於不具架線測試功能，並未設置集電弓。共有2個編組。



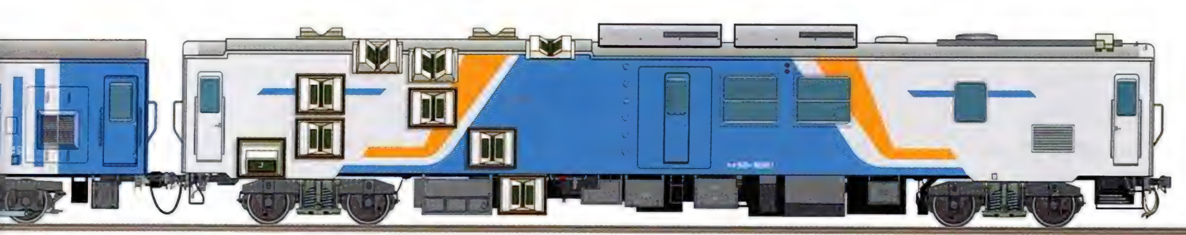
JR東日本 マヤ34 更新工程車

由國鐵接收的軌道測試車。屬於3轉向架式，以中間轉向架的變位來測定鐵軌的變形；不同的檢測區間會有不同的機車牽引。圖為JR東日本的更新工程施工車。



JR東日本 キヤE193系『East i-D』

JR東日本的電力、軌道綜合測試車，主要負責非電化區間檢測的柴聯車。基本的裝備和車體構成和E491系相同，中間車還設有架線檢測用的集電弓。



JR東日本 スヤ50

檢測是否存在著超過建築界限障礙物的建築界限檢測車。由於使用的是舊的臂木式檢測，由外觀上被稱呼為『オイラン車』（oiran，花魁（頭上有許多髮簪）），又由於使用了非接觸式光偵測器，又有『光オイラン』的稱呼。

日本JR 鐵道車輛大圖鑑

Illustrated Reference Book
Drawn on a scale of 1:150 *"N Gauge"*

北海道旅客鐵道株式會社

柴聯車

客車

機車

東日本旅客鐵道株式會社

電車

柴聯車

客車

機車

事業用車

東海旅客鐵道株式會社

電車

新幹線

柴聯車

客車

機車

事業用車

西日本旅客鐵道株式會社

電聯車

新幹線

柴聯車

客車

機車

事業用車

四國旅客鐵道株式會社

電聯車

氣動車

客車

機車

Index

九州旅客鐵道株式會社

電聯車

新幹線

氣動車

客車

機車

貨車

日本貨物鐵道株式會社

電聯車

機車

貨車

日本JR型式火車編號規則

蘇昭旭

許多人喜歡到日本搭車旅行，收集日本的鐵道模型，在逐漸深入了解日本鐵道之後，不禁會對日本的電車、氣動車等等編號感到十分好奇，卻又不知道這些編號它的真正涵義。事實上，日本是個非常講究邏輯的民族，鐵道編號的規則十分地嚴謹，這些編號與日文發音有關，有些與英文外來語有關。讓我們來一趟，搭電車學日語的趣味旅行吧。

A 蒸氣機車Steam Locomotive

第一個英文字代表動軸數 Running wheel axial

B：二動軸　C：三動軸　D：四動軸

E：五動軸

第二個雙位數字代表其種類Classification

10-49：tank水箱式　50-99：tender水櫃式（掛煤水車）

接下來的數字，即是編號與流水號

例如C57-180

代表三動軸、水櫃式蒸氣機車

B 柴油機車Diesel Locomotive

日本的柴油機車，廣泛為柴油液體變速機驅動，也就是柴液機車。台灣鐵路受到美國的影響，柴電機車比柴液機車來得多，這點與日本不一樣。

第一個英文字D代表Diesel

第二個英文字代表動軸數Running wheel axial

B：二動軸　C：三動軸　D：四動軸

E：五動軸　F：六動軸　H：八動軸

第三個雙位數字代表其種類Classification

10-49：最高時速85km/h以下

50-89：最高時速85km/h以上

90-99：試驗型車輛

接下來的數字即是編號與流水號

例如：DD51-18

代表四動軸柴油機車51型，最高時速85km/h以上，18號機車。

不過，這套規則到了2010年，日本出現HD300型柴油機車時即被打破。H是代表Hybrid油電混合模式，同時具備柴電（Diesel-electric）驅動與蓄電力（Battery）雙重驅動，也打破日本柴油機車，多數是柴油液體變速機驅動的局面。

C 氣動車：台灣柴油客車Diesel Railcar

日本的氣動車，台灣稱之為柴油客車，若是多輛固定編組，就是台灣所謂的DMU柴聯車。日本多數以キハ（Kiha）稱呼之。

第一個日文字キ：代表柴油Diesel

第二個日文字ハ：代表普通車雙排通勤椅，也可能是長途座椅

第三個雙位數字：代表其種類Classification

以下是原來日本傳統的編號方式

01-29：小斷面柴油客車，有一台引擎驅動。

30-39：通勤型柴油客車，有一台引擎驅動，例如キハ30系。

40-49：一般空調客車，一部車有一台引擎驅動，例如知名的キハ40系。

50-59：重型空調客車，一部車有兩台引擎驅動，例如知名的キハ58系。

60-79：昔日的急行氣動車，例如知名的キハ65系。

80-89：昔日的特急氣動車，特快的柴聯車DMU，例如知名的キハ81系。

90-99：試作車。

然而，隨著時代進步，日本氣動車的種類愈來愈多，キハ的功能被推廣，雙位數字演變成三位數字。這時第一個日文字不變，第二個字有其他功能性的空間。

ク：driver cab，具有駕駛室之駕駛車

サ：Trailer，無動力之附隨車

ロ：secondary，二等車、高級的商務車、三排椅的Green car

ハ：thirdly，三等車、普通車、雙排通勤椅，也可能是四排長途沙發椅

シ：dinning car，食堂車，也就是台鐵的餐車

ユ：post，郵便車，如台鐵的郵政車MBK

ニ：delivery，荷物車，如台鐵的行李車BK

ヤ：事業用車，職用車，也就是非營運的車輛、工程車、救援車

三位數字的第一個字，1-2仍是柴油引擎動力，第二個字則大有玄機，0-4是屬於一般型柴油客車，5-7是屬於急行的柴油客車，若是8則是屬於特急型的柴油客車，多輛編組，也是台灣所謂的柴聯車DMU。

所謂的一般型氣動車，是指通勤型與近郊型，單節具備雙駕駛座，或是一節到兩節編組運行，行駛於非電氣化區間柴油客車。例如台鐵的DR1000型即是屬於此類氣動車，適合爬山的車輛，例如小海線知名的キハ110系即是。又例如キハ181系，就是特急型的柴油客車。

不過隨著時代進步，日本傳統的氣動車，已經發展出油電混合車，這套編號規則也逐漸被打破。2007年的キハE200形開始營運於小海線，由於車輛構造與傳統皆不同，所以用E200編號，車身寫上HYBRID TRAIN，傳統キハ還有保留著。 2010年最新款的油電混合火車HB-E300系投入營運，就直接將傳統キハ拿掉，改成HB（HYBRID）。

E 電力機車Electric Locomotive

第一個英文字E代表Electric電力

第二個英文字代表動軸數 Running wheel axial

B：二動軸　C：三動軸　D：四動軸

E：五動軸　F：六動軸　H：八動軸

第三個數字代表其種類Classification

1-2：最高時速85km/h以下的直流電力機車

3-4：最高時速85km/h以下的交直流兩用電力機車

5-6：最高時速85km/h以上的直流電力機車

7-8：最高時速85km/h以上的交流電力機車

9：試驗型車輛

接下來的數字即是編號與流水號

例如：EF81-15

代表六動軸交流電力機車81型，最高時速85km/h以上，15號機車。

不過後期速度提高，不受原始編號限制

例如：EF210-9

代表六動軸直流電力機車210型，最高時速110km/h以上，9號機車。

G 電車類Electric car：台灣EMU電聯車

第一個日文字代表其功能 Function

ク：driver cab具有駕駛室之駕駛車，如台鐵ED

モ：motor car裝有馬達之動力車，如台鐵EM

サ：Trailer無動力之附隨車，如台鐵ET

クモ：driver cab and motor car。有駕駛室與馬達之動力車，如台鐵EMC

第二個日文字代表其種類Classification

ロ：secondary，二等車、高級的商務車、三排椅的Green car

ハ：thirdly，三等車、普通車、雙排通勤椅，也可能是四排長途沙發椅

シ：dinning car，食堂車，也就是台鐵的餐車

ネ：sleeping car，寢台車，也就是台鐵的臥車

接下來的三位數字

第一位 1-3直流DC；4、5交直流DC&AC；7、8交流AC；6、9預備、試作車

第二位 0 通勤型、1 近郊型（區間快）、5 急行特急型、8特急型（對號特快車）

第三位 該車發展的順位

第四位以後，即是車輛製造的番號，例如200番台、500番台。整批製造的世代

例如モハ381-129

就是381系直流特急電車、モ馬達車、ハ普通車，第129號車。

不過，日本的電車編號，是以尾數為奇數作基準，例如103系、381系、485系，然而若干同款系列電車，將編號直接減1，然後整列掛在一起。所以遇到車廂編號尾數為偶數，基本上加1就對了，這類以集電弓電源車與改造商務車居多。

比方說，381系有集電弓的電源車，就是モハ380系電車；183系有集電弓的電源車，就是モハ182系電車，其他依此類推。又例如381系電車在西日本紀勢本線與伯備線，其中一端的駕駛車，有一款前方具有展望席的改造商務客車，稱為クロ380系。213系的的駕駛車為クロ212系，都是一樣的道理。

例如：モハ380-72

它是381系直流特急電車的「電源車」，モ馬達車與ハ普通車，第72號車。

例如：クロ380-1

它是381系直流特急電車，ク駕駛車與ロ商務客車，第1號車。

因此，當一列381系電車通過您的眼前，您會發現它的基本組成元素只有四個，クハ381駕駛車在頭尾端，モハ381馬達車穿插其中，有一節サロ381無動力的高級商務車Green car，還有兩台具有集電弓的電源車モハ380在裡面。不然就是クロ380系，掛在列車另外一端。

日本電車編號　以381系電車的編組為例

号車	1	2	3	4	5	6	7	8	9
9両編成	クハ 381	モハ 380	モハ 381	サロ 381	モハ 380	モハ 381	モハ 380	モハ 381	クハ 381
7両編成	クハ 381	モハ 380	モハ 381	サロ 381	モハ 380	モハ 381	クハ 381		
6両編成	クロ 380	モハ 380	モハ 381	モハ 380	モハ 381	クハ 381			

不過，有些情況比較特別，例如從1968年迄今，經歷多重世代演進的交直流電車485系，裡面有481系，483系，489系很多款車，最後組合在一起，到底該稱為何種電車？以編號數目最多的奇數為準，以下這一列算是485系車。

クロ 481	モハ 485	モハ 484	サハ 481	モハ 485	モハ 484	モハ 485	モハ 484	クハ 481

F 客車Passenger car

第一個日文字代表其噸數weight

字母	ユ	ホ	ナ	オ	ス	マ	カ
W噸數	W< 22.5	22.5-27.5	27.5-32.5	32.5-37.5	37.5-42.5	42.5-47.5	W> 47.5

第二個日文字代表其種類Classification

ロ：secondary二等車、高級的商務車、三排椅的Green car

ハ：thirdly三等車、普通車、雙排通勤椅，也可能是四排長途沙發椅

ロハ：二三等合造，三排椅與四排椅都存在的客車

シ：dinning car食堂車，也就是台鐵的餐車

ネ：sleeping car寢台車，也就是台鐵的臥車

ロネ：secondary sleeping car，A寢台車、高級的臥車（個室寢台）

ハネ：thirdly sleeping car，B寢台車、普通的臥車

ユ：post郵便車，如台鐵的郵政行李車MBK

ニ：delivery荷物車，如台鐵的行李車BK

ヤ：事業用車、職用車、也就是非營運的車輛，工程車、救援車

ル：配給車，運送專用物資的事業用車，如台鐵EC

第三個日文字若有フ，代表緩急車Brake Van，如台鐵的守車加K

接下來的二位數字，即是編號與流水號

例如スハフ33 236

就是37.5噸級、スハ33系普通客車、フ兼作緩急車

有趣的是，這一套編號規則，也適用於研究日治時期，台灣鐵道的客車史。例如昭和十年，台灣鐵道開始有北高的急行列車，昭和十二年1937年，初代的17公尺鋼體客車オハフ32100系，即是從20公尺級スハフ33系客車所衍生而來。當時日本因為考慮台灣鐵道的環境，鋼體客車從20公尺縮短成17公尺，與木造客車長度相同，因為噸數減少，所以第 一個日文字從ス變為オ。後來オハフ32100系，這就是1945年戰後台鐵SP(K)32100型客車。（參閱拙作台灣鐵路火車百科P.151）

因為當時台灣的木造客車普遍長度為17公尺，客車的車號次序，停靠月台必須與雨棚的樑柱相對應之故。今日在嘉義火車站與台南火車站的雨棚的樑柱間隔，還可丈量出17公尺的長度。

正因為如此，所以許多人喜歡買HO規日本KATO鐵道模型客車，來改成台鐵的普通客車，スハフ33系客車與スハ35系客車，改成台鐵SP(K)32100型與32200型客車，怎麼對照老照片，台灣的客車怎麼就是少一個窗戶，日本12窗，而台鐵11窗，而且車廂長度比較短，其實就是這個道理。

不過，日本KATO鐵道模型スハフ42系客車與スハ43系客車，可以改成台鐵SP327000型客車，尤其是那款曾用於觀光號的轉向架，長度就比較沒這個問題，因為都是20公尺級客車。

如今，台灣的17公尺級客車幾乎全淘汰光了，觀光號也不見了。不過，スハフ33系客車與スハ35系客車，スハフ42系客車與スハ43系客車，目前在日本大井川鐵道保存營運，要尋回昔日對號快與觀光號的記憶，真的可以到大井川鐵道旅行，重拾往日情懷。（蘇昭旭部落格blog.xuite.net/sujaushi/twblog1）

日本JR

鐵道車輛大圖鑑

Illustrated Reference Book 卷I

Drawn on a scale of 1:150 *"N Gauge"*



世界鐵道系列 24

日本JR鐵道車輛大圖鑑　卷 I

作者／江口明男
翻譯／張雲清
審訂／蘇昭旭
校對／馬佩瑤
發行人／周元白
排版製作／長城製版印刷股份有限公司
出版者／人人出版股份有限公司
地址／23145新北市新店區寶橋路235巷6弄6號7樓
電話／（02）2918-3366（代表號）
傳真／（02）2914-0000
網址／http://www.jjp.com.tw
郵政劃撥帳號／16402311 人人出版股份有限公司
製版印刷／長城製版印刷股份有限公司
電話／（02）2918-3366（代表號）
經銷商／聯合發行股份有限公司
電話／（02）2917-8022
第一版第一刷／2014年6月
定價／新台幣 600元

國家圖書館出版品預行編目(CIP)資料

日本JR鐵道車輛大圖鑑 / 江口明男作 ;
張雲清翻譯. -- 第一版. -- 新北市 : 人人,
2014.06-　冊 ;　公分. --
（世界鐵道系列 ; 24）
ISBN 978-986-5903-54-1（卷1 : 平裝）

1.鐵路 2.電車 3.日本

557.2631　　　103010202

JMJ

世界飛機系列

空中巴士物語



波音飛機物語

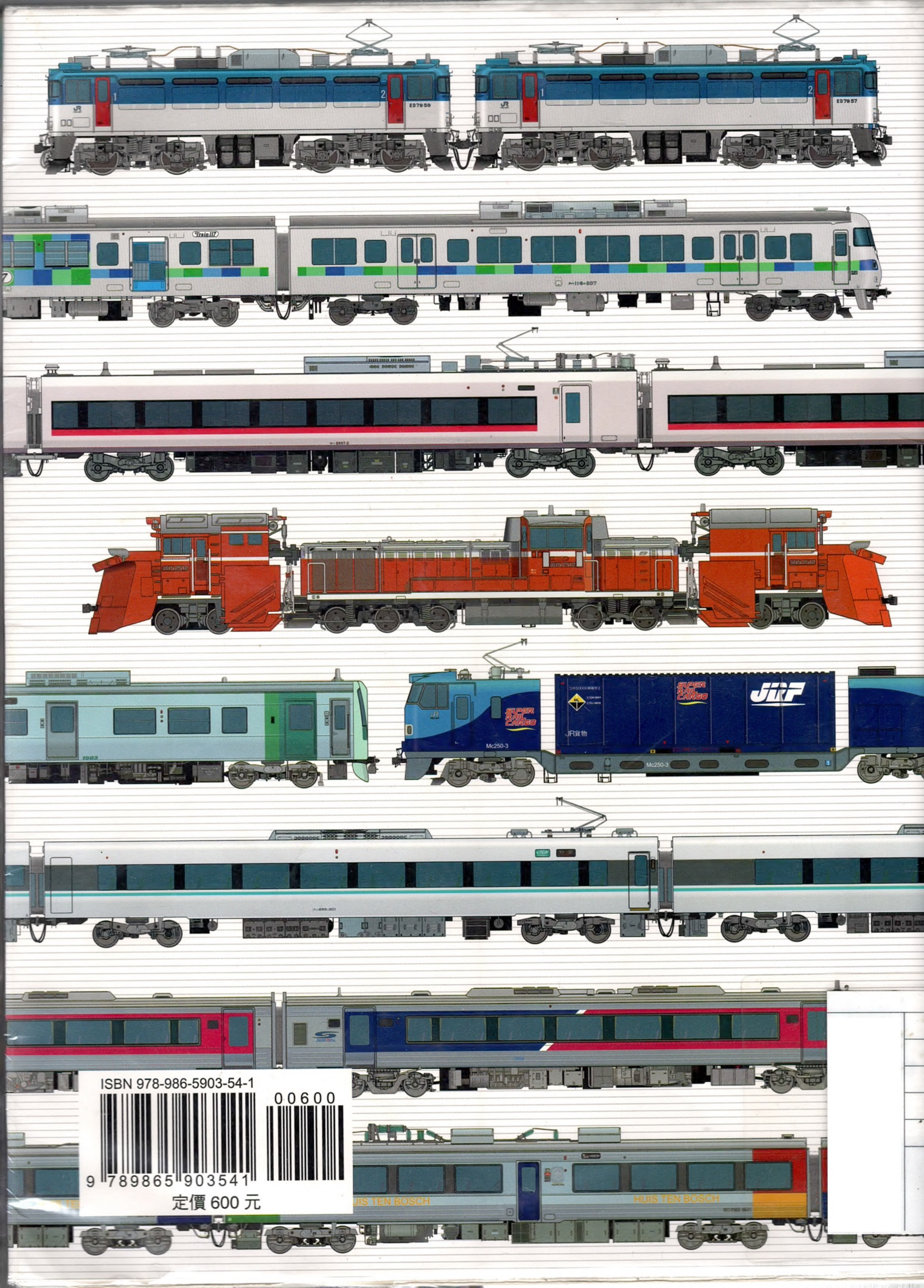


照飛機



新書預告





ISBN 978-986-5903-54-1
00600
9 789865 903541
定價 600 元